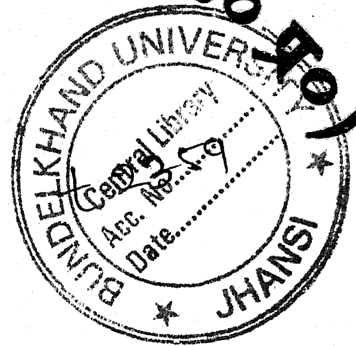
बुन्देलखण्ड क्षेत्र के आर्थिक विकास में सड़क परिवहन का योगदान

(चित्रकूटधाम मण्डल के विशेष परिप्रेक्ष्य में)

बुन्देलखण्ड विश्वविद्यालय, झाँसी (उ० प्र०)





वाणिज्य विषय में

पी-एच० डी० उपाधि हेतु प्रस्तुत

शोध-प्रबन्ध

वर्ष 2007

निर्देशक

डॉ० अभिलाष कुमार श्रीवास्तव

विभागाध्यक्ष, वाणिज्य विभाग

अतर्रा पोस्ट ग्रेजुएट कालेज

अतर्रा (बाँदा) उ. प्र.

शोधार्थी

रणधीर सिंह

अंशकालिक प्रवक्ता, वाणिज्य संकाय

अतर्रा पोस्ट ग्रेजुएट कालेज

अतर्रा (बाँदा) उ. प्र.

प्रमाण-पत्र

प्रमाणित किया जाता है कि रणधीर सिंह ने अपने शोध केन्द्र पर २०० दिन से अधिक उपस्थित रह कर मेरे निर्देशन में "बुन्देलखण्ड क्षेत्र के आर्थिक विकास में सड़क परिवहन का योगदान" (चित्रकूटधाम मण्डल के विशेष परिप्रेक्ष्य में) शीर्षक पर शोध कार्य किया है।

प्रस्तुत शोध प्रबन्ध, विषय वस्तु, भाषा एवं शैली तथा अन्य सभी दृष्टियों से पूर्णतया मौलिक एवं पी–एच० डी० उपाधि स्तर का है और परीक्षकों के पास परीक्षण के लिए प्रेषित करने योग्य है।

डॉ० अभिलाष कुमार श्रीवास्तव
विभागाध्यक्ष, वाणिज्य विभाग
अतर्रा पोस्ट ग्रेजुएट कालेज
अतर्रा (बाँदा) उ. प्र.

भूमिका

'शुभास्ते सन्तु पंथानः' कहने की पृष्ठभूमि में ऋषियों का सामाजिक एवम् राजनैतिक दबाव निश्चित रूप से रहा होगा, क्योंकि वे दूरस्थ गन्तव्य के परिवहन की अनेक समस्याओं से अवगत रहे होंगे। आज भूमण्डलीय करण के कारण आर्थिक समस्या व्यक्ति के केन्द्र में हो गई है। स्वाभाविक है कि परिवहन क्षेत्र भी इससे प्रभावित है। पूर्व के युग की अपेक्षा आज परिवहन के क्षेत्र में अधिक परिवर्तन आयाम, तीव्र गति और संसाधनों का विकास अपूर्व रूप से हुआ है। यद्यपि बुन्देलखण्ड बन्जर भूमि के लिए बहुप्रसिद्ध है, तथापि वैज्ञानिक प्रगति का प्रभाव यहाँ हुआ है, क्योंकि परिवहन के स्रोत के रूप में सड़के उपलब्ध हैं। इस समग्र बुन्देलखण्ड में से शोधार्थी ने चित्रकूटधाम मण्डल को केन्द्र बनाकर बुन्देलखण्ड के आर्थिक विकास में सड़क परिवहन के योगदान का अध्ययन दशा, दिशा नये आयामों की सम्भावना तथा उसकी प्रगति में यथार्थ रूप का अध्ययन विश्लेषण प्रस्तुत शोध प्रबन्ध में किया है। इस हेतु शोधार्थी ने छह अध्यायों में इस कार्य को विभक्त किया है।

प्रथम अध्याय में बुन्देलखण्ड क्षेत्र में सड़क परिवहन के क्षेत्र में आर्थिक, सामाजिक, राजनैतिक महत्त्व का मूल्यांकन कर परिवहन की तीव्रता के कारण कृषि एवं वाणिज्य क्षेत्र के साथ विभिन्न उद्योगों को रेखांकित किया है। द्वितीय अध्याय में बुन्देलखण्ड की राजनैतिक, भौगोलिक, जनसांख्यीय एवं इस आधार पर आर्थिक क्रियाओं का सचित्र (मानचित्र सहित) तथा सांख्यिकीय दृष्टि से वस्तुपरक मूल्यांकन किया गया है। इस परिप्रेक्ष्य में आलोच्य क्षेत्र की मिट्टी, कृषि, खनिज सम्पदा, भौगोलिक एवं मौसम विज्ञान के दृष्टि से भी अध्ययन प्रस्तुत किया है, क्योंकि इनसे ही जनसंख्या और आर्थिक स्रोतों के संसाधन तथा परिवहन की दिशायें प्रभावित होती हैं। अध्याय तृतीय शोध कार्य की प्रविधि से सम्बन्धित है। बात यह है कि सांख्यिकीय दृष्टि से तालिकाओं का अध्ययन तथा निष्कर्ष एक विशेष तर्क पूर्ण पद्धति की अपेक्षा रखते हैं। इस हेतु शोधार्थी ने सविचार निदर्शन, दैव निदर्शन, मिश्रित निदर्शन में से सड़क परिवहन के लिए सविचार दैव निदर्शन पद्धति को प्रामुख्य दिया है।

चतुर्थ अध्याय में मूल्यतः निजी तथा सार्वजनिक सड़क परिवहन तथा उससे उत्पन्न वैयक्तिक तथा शासकीय क्षेत्र की प्रबन्ध एवं संगठन से सम्बन्धित समस्यायें निरूपित कर उनके निदान की दिशा भी सांकेतिक की गई है।

पंचम अध्याय में आलोच्य क्षेत्र के आर्थिक विकास में सड़क परिवहन के योगदान का अध्ययन विश्लेषण करते हुये कृषि, रोजगार–सृजन, औद्योगिक उत्पादन निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र के पूँजीगत लाभ–हानि की वस्तु स्थिति और एतद् विषयक लाभ हेतु कुछ सुझाव भी प्रस्तुत किये गये हैं। षष्ठ अध्याय में सड़क परिवहन को समृद्ध बनाने हेतु कर्मचारियों के अनुशासन, कार्यदशाओं, वाहनों के उचित रख–रखाव, निरीक्षण आवृत्ति, आरक्षण व्यवस्था आदि का उल्लेख कर इस क्षेत्र में विपरीत अवरोधक कारक तत्त्वों का भी विश्लेषण प्रथम बार प्रस्तुत अध्ययन के माध्यम से हुआ है।

आभारान्जलि

शोध कार्य के शाश्वत यज्ञ की निर्विघ्न समाप्ति एक सुखद अनुभूति है। इस कार्य की अथ से इति की यात्रा विद्वानों के परामर्श, कृतियों के अनुशीलन, सड़क परिवहन के सर्वेक्षण, निरीक्षण, परीक्षण–विश्लेषण एवं सार संचय की श्रम–साध्य यात्रा रही है। जिससे होकर निष्कर्ष रूपी गन्तव्य तक पहुँचना मेरे लिये गुरुजनों एवं मित्रों के सहयोग से ही सम्भव हो सका है। मैं अपने मार्ग दर्शक आदरणीय डॉ० अभिलाष कुमार श्रीवास्तव के आत्मीय सहयोग एवं परिवार तुल्य वातावरण के प्रति ऋणी हूँ, उनके द्वारा जो पारिवारिक वातारण मिला, उससे समय–समय पर आने वाली मेरी सभी कठिनाइयाँ दूर हो गयीं।

अतर्रा महाविद्यालय के आदरणीय अध्यक्ष चाचा कर्ण सिंह एवं प्राचार्य डॉ० ए० सी० निगम को मैं आत्मीय धन्यवाद देता हूँ, जिन्होंने शोध कार्य शीघ्र पूर्ण करने हेतु मुझे समय–समय पर प्रेरित किया, जिनके दिशा, दर्शन एवं सहयोग से यह कार्य सम्भव हो पाया।

मैं अपनी शोध यात्रा में सहायक अपने चिरपरिचित लोगों, चित्रकूटधाम मण्डल के निजी बस संचालकों, राज्य परिवहन निगम के मैनेजर, ट्रान्सपोर्टर, पुस्तकालय–अध्यक्ष, डॉ० डी० सी० गुप्त, डॉ० राजेश शर्मा, डॉ० विश्वम्भर दयाल अवस्थी, डॉ० आर० बी० सिंह भदौरिया एवं श्री सतीश श्रीवास्तव का हृदय से आभारी हूँ, जिनके सहयोग के बगैर यह कठिन कार्य पूर्ण नहीं हो पाता।

मैं अपने पूज्य पिता श्री मरदान बहादुर सिंह और पूज्या माता जी जिनके स्नेहिल आशीर्वाद और वात्सल्य, ममता दुलार की छाँव में पला, आगे बढ़ा, जिनकी चरणों की धूल ही मेरे माथे का चन्दन है। उन्हीं की असीम आकाँक्षाओं का सुविस्तृत, सुपरिणाम है। प्रस्तुत शोध प्रबन्ध यहाँ पर सिर्फ इतना कहना है कि त्वदीयं वस्तु गोविन्द... तेरा तुझको अर्पण मन से सदा समर्पण, धूलि की हीरकनी बनाने के कारक तो यही हैं, उनको सादर प्रणाम करते हुये परिवार के सभी सदस्यों के प्रति आदरभाव व्यक्त करता हूँ।

श्री गुलाब चन्द्र कुशवाहा व श्री सुरेश कुमार कुशवाहा ने अपनत्व देकर तथा अमूल्य समय लगाकर इस शोध प्रबन्ध को टंकित कर पूर्ण किया, मैं इन दोनों के प्रति कृतज्ञता ज्ञापित करता हूँ ।

इस शोध प्रबन्ध को मूल्यांकन हेतु प्रस्तुत करते हुये, मुझे, आत्मतोष का अनुभव हो रहा है। इसमें विद्धानों को जो कुछ अच्छा लगे, वह मैं चाहूँगा कि गुरुजनों, माता—पिता एवं प्रभु का प्रसाद समझा जाये तथा जो अपेक्षाकृत त्रृटि पूर्ण एवं विसंगत लगे, उसे मेरी अपरिपक्वता समझा जाये ।

भवदीय :
रणधीर सिंह
शोधार्थी

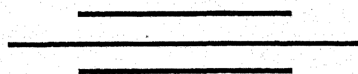
बुन्देलखण्ड क्षेत्र के आर्थिक विकास में सड़क परिवहन का योगदान
(चित्रकूटधाम मण्डल के विशेष परिप्रेक्ष्य में)

विषय-सूची

अध्याय चतुर्थ

अध्याय पंचम्

अध्याय षष्टम्



अध्याय-1

बुन्देलखण्ड क्षेत्र में सड़क परिवहन का महत्त्व

1. सड़क परिवहन का आर्थिक महत्त्व
2. सड़क परिवहन का सामाजिक महत्त्व
3. सड़क परिवहन का राजनैतिक महत्त्व

सड़कें राष्ट्रीय समृद्धि के विशाल महल का आधार स्तम्भ हैं भारत के पुनर्जन्म एवं पुनः निर्माण रूपी गत्यात्मक अभिनव का सड़कें केन्द्र बिन्दु हैं। हमारी प्रत्येक क्रिया चाहे वह राष्ट्रीय हो अथवा व्यक्तिगत, सस्ते सुगम और वेगवान परिवहन पर निर्भर है। किसी राष्ट्र के स्वास्थ्य को स्थिर रखने में सड़कें वही काम करती हैं जो शरीर में धमनी और शिरायें करती हैं। वैसे सड़कें राष्ट्रीय जीवन के आवश्यक उपकरणों—मनुष्यों वस्तुओं और विचारों को देश के कोने कोने तक पहुँचाती हैं उत्पादन, विनिमय और वितरण के सारे घटनाचक्र का सफल व सुचारू रूप में संचालन पर्याप्त और सुगम परिवहन द्वारा ही सम्भव है और सड़कें उसका एक आवश्यक अंग हैं। यह किसी ने ठीक ही कहा है कि "पहिया आधुनिक सभ्यता को गति विधि देने वाला यंत्र है।" [1]

सड़क परिवहन में सड़क पर चलने वाले समस्त वाहन जैसे स्कूटर, मोटर साइकिल, ट्रैक्टर, मेटाडोर, जीप, कार, ट्रक, बस आदि सम्मिलित किये जाते हैं।

"परिवहन शब्द संस्कृत की "वह्" धातु से बना है जिसका अर्थ खींचकर एवं सिर या कंधे पर लादकर एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाना है"

परिवहन किसी देश की आर्थिक, औद्योगिक एवं वाणिज्यिक प्रगति का प्रतिबिम्ब हैं, किसी राज्य या देश के उद्योग, कृषि व व्यापार के मध्य सम्पर्क स्थापित करने का एक साधन है।

परिवहन किसी राष्ट्र की उन्नति एवं विकास का वास्तविक दर्पण है। परिवहन देश, विदेश के वाणिज्य, व्यापार तथा उद्योग आदि के बीच की एक आवश्यक कड़ी है। आधुनिक विज्ञान के सारे आविष्कार और चमत्कार आधुनिक कला, साहित्य, व्यापार और उद्योग का सारा विकास शून्यवत् हो सकते हैं, यदि उनके शुभ संदेशों को संसार के कोने कोने तक पहुँचाने के लिये परिवहन के समुन्नत साधन न हों।

स्रोत– आधुनिक परिवहन डा0 शिवध्यान सिंह चौहान पेज नं0 1

सड़कें राष्ट्रीय समृद्धि के विशाल महल का आधार स्तम्भ हैं भारत के पुनर्जन्म एवं पुनः निर्माण रूपी गत्यात्मक अभिनव का सड़कें केन्द्र बिन्दु हैं। हमारी प्रत्येक क्रिया चाहे वह राष्ट्रीय हो अथवा व्यक्तिगत, सस्ते सुगम और वेगवान परिवहन पर निर्भर है। किसी राष्ट्र के स्वास्थ्य को स्थिर रखने में सड़कें वही काम करती हैं जो शरीर में धमनी और शिरायें करती हैं। वैसे सड़कें राष्ट्रीय जीवन के आवश्यक उपकरणों–मनुष्यों वस्तुओं और विचारों को देश के कोने कोने तक पहुँचाती हैं उत्पादन, विनिमय और वितरण के सारे घटनाचक्र का सफल व सुचारू रूप में संचालन पर्याप्त और सुगम परिवहन द्वारा ही सम्भव है और सड़कें उसका एक आवश्यक अंग हैं। यह किसी ने ठीक ही कहा है कि "पहिया आधुनिक सभ्यता को गति विधि देने वाला यंत्र है।" [1]

सड़क परिवहन में सड़क पर चलने वाले समस्त वाहन जैसे स्कूटर, मोटर साइकिल, ट्रैक्टर, मेटाडोर, जीप, कार, ट्रक, बस आदि सम्मिलित किये जाते हैं।

"परिवहन शब्द संस्कृत की "वह्" धातु से बना है जिसका अर्थ खींचकर एवं सिर या कंधे पर लादकर एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाना है "

परिवहन किसी देश की आर्थिक, औद्योगिक एवं वाणिज्यिक प्रगति का प्रतिबिम्ब हैं, किसी राज्य या देश के उद्योग, कृषि व व्यापार के मध्य सम्पर्क स्थापित करने का एक साधन है।

परिवहन किसी राष्ट्र की उन्नति एवं विकास का वास्तविक दर्पण है। परिवहन देश, विदेश के वाणिज्य, व्यापार तथा उद्योग आदि के बीच की एक आवश्यक कड़ी है । आधुनिक विज्ञान के सारे आविष्कार और चमत्कार आधुनिक कला, साहित्य, व्यापार और उद्योग का सारा विकास शून्यवत् हो सकते हैं, यदि उनके शुभ संदेशों को संसार के कोने कोने तक पहुँचाने के लिये परिवहन के समुन्नत साधन न हों।

स्रोत– आधुनिक परिवहन डा0 शिवध्यान सिंह चौहान पेज नं0 1

राष्ट्रीय जीवन में सड़क परिवहन के महत्त्व को तीन भागों में व्यक्त किया जा सकता है:–

1. सड़क परिवहन का आर्थिक महत्त्व
2. सड़क परिवहन का सामाजिक महत्त्व
3. सड़क परिवहन का राजनैतिक महत्त्व

1. सड़क परिवहन का आर्थिक महत्त्व

सड़कें राष्ट्रीय समृद्धि के विशाल भवन की आधार स्तम्भ हैं। हमारी प्रत्येक क्रिया चाहे वह राष्ट्रीय हो अथवा व्यक्तिगत, सस्ते सुगम और वेगवान परिवहन पर निर्भर है। कृषि, उद्योग, व्यापार, प्रशासन, प्रतिरक्षा, शिक्षा स्वभाव अथवा किसी सामाजिक व सांस्कृतिक प्रयत्नों को अपने पूर्णरूप में फलीभूत होने और आगे बढ़ने के लिये सड़कों की आवश्यकता होती है। किसी राष्ट्र के स्वास्थ्य को स्थिर रखने के लिये सड़के वही काम करती हैं। जा काम शरीर में खून ले जाने के लिये धमनी और शिरायें करती हैं। वैसे सड़कें राष्ट्रीय जीवन के आवश्यक उपकरणों–वस्तुओं और मनुष्यों तथा उनके विचारों को कोने कोने तक पहुँचाती हैं।

मानव जीवन के प्रत्येक क्षेत्र में सडकों का महत्त्वपूर्ण योगदान है परन्तु आर्थिक क्षेत्र में उनका विशेष योगदान है । पर्याप्त और सुगम सड़कों पर ही देश के आर्थिक साधनों का पूर्ण उपयोग संभव है। भारत जैसे अर्द्ध विकसित देश में जहाँ आर्थिक साधनों का पूर्ण रूप से विकास नहीं हुआ वहाँ सड़कों का विशेष महत्त्व है। सड़क परिवहन के आर्थिक महत्त्व को निम्न बिन्दुओं द्वारा स्पष्ट किया गया है:–

1.1 सड़कें और संसाधनों का उपयोग—

उत्तर प्रदेश राज्य में कई क्षेत्र ऐसे हैं जहाँ अपार खनिज एवं वन साधन उपलब्ध हैं, किन्तु सड़कों के अभाव में उन तक पहुँचना संभव नहीं है और वे अदोहित पड़े हुये हैं। सन् 1966 में योजना आयोग के तकनीकी दल के एक सर्वेक्षण में बताया गया कि सड़कों के निर्माण व सुधार में उत्तर प्रदेश के आदिवासी क्षेत्रों का विकास होगा तथा वहाँ खनिज सम्पत्ति का पूर्ण उपयोग हो सकेगा।

1.2 सड़क परिवहन का कृषि में योगदान—

सड़कें एक ऐसी सुदृढ़ धुरी के समान हैं जिनके चारों ओर कृषि और कृषक तथा सारा गत्यात्मक ग्रामींण जीवन घूमता है। कृषि का पूर्ण विकास सड़कों के विकास से सम्भव है।

क. कृषि योग्य भूमि के क्षेत्रफल में वृद्धि—

ग्रामीण क्षेत्रों में सड़कें बनाने से हम कृषि योग्य भूमि की वृद्धि कर सकते हैं। बहुत सारी कृषि योग्य भूमि पडी हुई है। लेकिन हम उसका उपयोग इसलिये नहीं कर सकते क्योंकि वहाँ तक बीज और खाद आदि कृषि सम्बन्धी अन्य साधन ले जाना मुश्किल ही नहीं नामुमकिन है, जिसके कारण भूमि का काफी हिस्सा बंजर के रूप में पड़ा रहता है। तराई और खादर की भूमि तथा कांस व मूँज आच्छादित भूमि इसी प्रकार की हैं।

भारतीय सड़क एवं परिवहन विकास संस्था की खोजों के अनुसार यह सिद्ध हो चुका है कि ग्रामीण क्षेत्रों में पर्याप्त मात्रा में सड़कें बनाने से हम कृषि भूमि के क्षेत्रफल में 26 प्रतिशत वृद्धि कर सकते हैं। भारत सरकार के परिवहन मन्त्रालय के एक अध्ययन से ज्ञात होता है कि इससे कृषि भूमि का मूल्य भी बढ़ जाता है।

ख. कृषि उत्पादन में वृद्धि–

इसी भाँति सड़कों के विकास से हमारी खाद्य समस्या का एक मुख्य नहीं तो सहायक हल अवश्य है। ग्रामींण क्षेत्र में सड़कों द्वारा यदि हम उक्त सब क्षेत्रों को जोत में ला सकें तो अन्न का उत्पादन आप से आप बढ़ जायेगा तथा इससे हमारी खाद्य समस्या का हल निकल सकता है।

ग. कृषि का स्वरूप परिवर्तन–

सड़क परिवहन द्वारा हम कृषि का रूप बदल सकते हैं। खाद्यान्न के स्थान पर हम बिक्री वाली फसलें अधिक से अधिक पैदा कर सकते हैं। कृषि का स्वरूप बदलना अति आवश्यक है, क्योंकि इससे किसानों की आय में वृद्धि होगी। खाद्य समस्या या खाद्य अतिरेक का वास्तविक हल अधिक मात्रा में खाद्यान्न उपलब्ध करना है। किसान सहायक भोज्य पदार्थ जैसे तरकारी, अण्डे, दूध तथा दूध से बने अन्य सामान उत्पन्न कर सकेगा जिसके द्वारा हमारा दैनिक भोजन सन्तुलित होगा।

1.3 कृषि उपज विपणन में सहायक–

सड़क परिवहन के अभाव में किसान अपनी अधिकांश उपज औने पौने मूल्य पर गाँवों में ही बेंच देता है। अखिल भारतीय ग्रामींण साख सर्वेक्षण समिति के अनुसार किसान अपनी कुल उपज का 65 प्रतिशत गाँव में ही बेंच देता है। उत्तर प्रदेश का किसान 75 प्रतिशत तिलहन व 80 प्रतिशत गेहूँ गाँव में ही बेंच देता है। इस बिक्री से उसे पूरा मूल्य नहीं मिल पाता। सड़क परिवहन की जाँच समिति 1967 के अनुसार अच्छी सड़कों पर मोटर गाड़ी के संचालन व्यय में 50 प्रतिशत की कमी हो जाती है। ईंधन व्यय में 20 प्रतिशत कमी हो जाती है टायर लागत में 50 प्रतिशत की कमी तथा रख रखाव में 60 प्रतिशत की कमी आती है। सड़कों के खराब होने के कारण परिवहन में आने वाले अधिक खर्चों के कारण परिवहन व्यय अधिक होने के कारण माल बेंचने में असमर्थता होती है।

(क) नगदी फसलों में वृद्धि–

परिवहन सुविधाएं बढ़ने से कृषि का स्वरूप भी बदलता जा रहा है। जो किसान रेल मोटर के आगमन से पूर्व केवल अपने उपभोग के निमित्त फसलें बोता था, वह अब बिक्री योग्य फ़सलें बोने लगा है, जो उसकी आय वृद्धि में सहायक है। आज का अग्रगामी किसान अन्नों की मात्रा कम करके रुई, जूट, तिलहन, गन्ना, तम्बाकू, सब्जियाँ इत्यादि नकदी फसलें अधिक बोता है। कुछ किसान नये बीजों की ही खेती करने लगे हैं, जिनका ऊँचा मूल्य मिल जाता है।

(ख) कृषि का विविधीकरण सम्भव–

परिवहन के विकास का परिणाम कृषि क्रिया का विविधीकरण भी है। रेल और मोटरगाड़ी ने किसान को फल व सब्जियाँ पैदा करने, दुग्ध व्यवसाय करने, मछलियाँ व मुर्गियाँ पालने तथा लघु उद्योग चलाने की प्रेरणा दी है। आटा पीसने, रुई ओटने, चीनी बनाने, मुर्गी पालन इत्यादि अनेक व्यवसाय भारतीय गाँवों में होने लगे हैं। सड़क परिवहन के विकास से अन्तर–नगर सेवायें चालू हो गयी हैं, जिन्होने फलों, सब्जियाँ, अण्डे, मछलियों, दूध खोआ आदि की माँग बढ़ाकर किसानों को इन कार्यों को करने की प्रेरणा दी है।

(ग) गहन कृषि सम्भव–

परिवहन के विकास से विस्तीर्ण कृषि ही नहीं, वरन् गहन कृषि भी सम्भव है। परिवहन सुविधाओं के कारण ही आधुनिक खादों, उर्वरकों, उन्नत बीजों तथा नूतन कृषि यन्त्र उपकरणों की पहुँच सुलभ होती है और कृषि उत्पादन बढ़ सकता है।

(घ) कृषि में हरितक्रान्ति सम्भव–

परिवहन सुविधाओं के विकास ने कृषि क्षेत्र में एक क्रान्ति ला दी है। कृषि का उत्तरोत्तर अधिकाधिक आधुनिकीकरण होता जा रहा है। दूर वर्ती बाजार से प्रेरणा लेकर

भारतीय किसान नये कृषि यन्त्रों, उन्नत बीजों, आधुनिक खादों, उच्चकोटि की सिंचाई सुविधाओं तथा नयी—नयी कृषि क्रियाओं का प्रयोग करने लगा है और अपना उत्पादन बढ़ाता जा रहा है। वस्तुतः हल्की हरित क्रान्ति का श्रेय आधुनिक सड़क परिवहन को ही दिया जा सकता है ।

(ड०) पशु बिक्री में ऊँचा मूल्य मिलना—

पशु पालने वाले कृषकों के लिए अच्छी सड़कों का विशेष महत्त्व है, क्योंकि इससे अच्छी नस्ल के पशुओं को शीघ्रता से बाजार में ले जाया जा सकता है तथा पशु मेलों तथा प्रदर्शनियों में भी भाग लिया जा सकता है। खराब सडकों पर यान्त्रिक परिवहन के अभाव के कारण पशुओं को पैदल ले जाना पड़ता है अतः मार्ग में अधिक समय लगने तथा रात्रि में इधर उधर भटकनें के कारण जानवरों का खान—पान अच्छी तरह से नहीं हो पाता है । इसका परिणाम यह होता है कि उनकी रौनक चली जाती है जिससे पशु बाजार में पशु का अच्छा मूल्य नहीं मिल पाता है।

(च) सड़क परिवहन का उद्योग विकास में योगदान—

अच्छे उद्योगों का विकास सड़कों के विकास पर निर्भर है। जब तक किसी देश में कच्ची सड़कों एवं पक्की सड़कों का जाल नहीं बिछेगा, तब तक कच्चा माल न तो कारखानों तक पहुँचेगा, न कारखानों से बना माल उपभोक्ता तक आवश्यकतानुसार पहुँच सकेगा। रेल मार्ग एवं वायु यान अथवाा जलयान से खानों तथा वनों से मिलने वाला कच्चा माल कारखानों तक पहुँचाना मुश्किल ही नहीं, बल्कि नामुमकिन है । भारत सरकार के परिवहन मंत्रालय के एक अध्ययन के अनुसार सड़कों के विकास से मुख्य उद्योगों के उत्पादन में से 108 प्रतिशत की वृद्धि होने की सम्भावना है।

(छ) नूतन कार्य प्रणाली–

आधुनिक परिवहन के द्वारा औद्योगिक क्षेत्र में एक नूतन कार्य–प्रणाली का आविर्भाव हुआ है, जिसने उद्योग धन्धों को मनुष्य की अधिकाधिक सेवा करने की शक्ति प्रदान की है। अच्छी से अच्छी वस्तुयें सस्ते से सस्ते मूल्य पर थोड़े समय में मिलने लगी हैं। चाल और व्यय इन दो शब्दों में उद्योग पतियों को होने वाले सब लाभों का समावेश हो जाता हैं।

1.4 तेज चाल का प्रभाव

(क) उत्पादन की तीव्र गति–

परिवहन की चाल और औद्योगिक उत्पादन में घनिष्ठ सम्बन्ध है। परिवहन जितनी तीव्र गति से होगा, उतना ही शीघ्र आवश्यक माल औद्योगिक केन्द्र तक पहुँच सकेगा, जिससे उत्पादन क्रिया तीव्रगति से हो सकेगी। यदि कच्चा माल और दूसरे आवश्यक उपकरण तेजी से औद्योगिक केन्द्र तक नहीं पहुँचते और बना हुआ माल बाजार में नहीं वितरित होता, तो उत्पादन क्रिया मन्द गति से हो सकेगी। परिवहन चाल वृद्धि से औद्योगिक केन्द्र को पहुँचने वाली आवश्यक सामग्री का क्षेत्र विस्तृत हो जाता है। बैल, ऊँट, घोड़ा अथवा अन्य पशुओं से खींची जाने वाली गाड़ियों की चाल तीन चार मील प्रति घण्टे से अधिक नहीं होती, जबकि धीमी से धीमी मोटर अथवा रेलगाड़ियों की चाल पच्चीस तीस मील होती है । अतएव प्राचीन गाड़ियाँ दिन भर में अधिक से अधिक पन्द्रह बीस मील की दूरी पार कर सकती है, जबकि नूतन गाडियाँ (रेल या मोटर) पांच छः सौ मील तक की दूरी पार करने में समर्थ हैं। इसमें सन्देह नहीं कि परिवहन के साधनों की चाल द्विगुणित होने से औद्योगिक केन्द्र की परिधि दुगनी और चाल तिगुनी होने से उसकी परिधि तिगुनी हो जाती है और जितनी परिधि बड़ी होती है, उससे कई गुना क्षेत्र माल के आने जाने का हो जाता हैं । दुगुनी चाल से माल आने जाने का क्षेत्र चार गुना और तिगुनी चाल से नौ गुना हो जाता है, अर्थात् वर्ग के अनुपात से बढ़ता चला जाता है।

(ख) मार्गवर्ती माल की मात्रा में कमी–

चाल अधिक होने से मार्ग में रहने वाले माल की मात्रा कम हो जाती है। संचित माल की मात्रा कम होने से उत्पादन और विक्रय क्रियाओं के बीच की खाई कम चौड़ी होकर विक्रय राशि की गति तीव्रतर हो जाती है। उत्पादक को अपने बाजार की ठीक टीक गतिविधि जानने का अवसर मिल जाता है, क्योंकि माल भेजने के दिन से उसके विक्रय तक का समय बहुत कम हो जाता है।

(ग) कम पूँजी–

उत्पादन क्रिया की गति तीव्र होने, सत्वर परिवहन और शीघ्र बिक्री जाने के कारण सक्रिय की मात्रा बहुत कम हो जाती है और पूँजी पर दिये जाने वाले ब्याज का भार कम हो जाता है। साथ ही साथ विभिन्न साधनों के उपयोग द्वारा पूँजी की मात्रा अत्यन्त बढ़ गयी है और ब्याज की दर बहुत कम हो गयी है।

(घ) उपभोक्ता से सीधा सम्पर्क–

उद्योगपति को एक बड़ा लाभ यह होता है कि एक विस्तृत क्षेत्र में बसे हए उपभोक्ता वर्ग के साथ वह सीधा सम्पर्क स्थापित कर सकता है और उसकी इच्छा अनुसार आवश्यकता की वस्तुओं का उत्पादन कर सकता है। इससे उत्पादक और उपभोक्ता दोनों को लाभ होता है। उपभोक्ता अपनी रूचि व आवश्यकता के अनुसार माल प्राप्त करता है, जिससे उसे भरपूर संतोष मिलता है। उत्पादक का उत्पादन अधिकाधिक होने से उसका क्षेत्र विस्तृत होता चला जाता है जिससे वह अधिकाधिक लाभ कमा सकता है। यदि उत्पादक अपने माल के गुणात्मक स्तर में अन्तर न आने दें तो उसकी ख्याति बढ़ती ही चली जाती है। आधुनिक उत्पादक प्रणाली का मूल सिद्धान्त यही है कि उत्पादक स्वयं अथवा अपने प्रतिनिधियों द्वारा विस्तृत क्षेत्र में फैले हुए ग्राहक वर्ग से सम्पर्क में रह कर कार्य करें। रेलों और अन्य सुविकसित परिवहन के साधनों ने ही वाणिज्य यात्री प्रथा को जन्म दिया है।

(ड०) प्रतियोगिता वृद्धि–

बाजार के क्षेत्र के विस्तृत होने के फलस्वरूप प्रतियोगिता बढ़ती है और प्रतियोगिता बढ़ने से माल अच्छा बनाने की प्रेरणा मिलती है। उपभोक्ता को अच्छा और विविध प्रकार का माल ही नहीं मिलता, वरन् उसे वह सस्ते मूल्य पर भी मिल जाता है।

(च) बचत और पूँजी का संचय–

पूँजी का संचय परिवहन की सुविधाओं पर ही निर्भर है। कुछ काल पूर्व भारत की पूँजी को संकोचशील कहा जाता है, किन्तु अब यह कथन आंशिक रूप में ही ठीक हो सकता है। क्योंकि नगर निवासी और पढे लिखे लोग अपनी बचत के रूपये उद्योग धन्धों में लगाने में कोई संकोच नहीं करते, तो भी गांवों में अपार धनराशि उपस्थित है । निम्न श्रेणी के लोग, जैसे किसान और मजदूर को तो अभी हमें बचत के पैसे को विनियोजित करने की प्रेरणा प्रदान करनी है। यह प्रेरणा उन्हें तभी मिल सकती हैं, जब ग्रामीण क्षेत्रों में परिवहन की प्रगति द्वारा बैंकों और सहकारी समितियों की सुविधायें बढ़ायी जायें। हमारे गांवों में डाकखाने के संचय बैंक भी अधिक लोकप्रिय इसी कारण नहीं हो सकें क्योंकि परिवहन की सुविधाओं के अभाव में ग्रामींण लोगों के साथ सम्बन्ध स्थापित नहीं रख सकते। सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण और विभिन्न प्रान्तीय सरकारों की सड़क विकास सम्बन्धी योजनाओं के सफल होने के उपरान्त गाँवों में संचय बैंकों ओर सहकारी समितियों की संख्या बढ़ती जा रही है, जिनके द्वारा ग्रामींण बचत औद्योगिक उन्नति के लिए सुलभ होती जा रही हैं।

(घ) विविध वस्तुओं का उपभोग–

आधुनिक परिवहन द्वारा ही आज हमें देश देशान्तर की विभिन्न वस्तुएँ उपभोग के लिए उपलब्ध हैं । जब तक परिवहन के तीव्रगामी साधनों का आविर्भाव नहीं हुआ था, तब तक लगभग प्रत्येक देश स्वावलम्बी था और अपनी आवश्यकता की वस्तुओं का उत्पादन करता था । आज ऐसी बात नहीं हैं। यदि अपने देश की आयातित वस्तुओं की सूची पर दृष्टिपात करें तो इस कथन की सत्यता का हमें भली भाँति विश्वास हो जाएगा।

(ज) उद्योग– धंधों के विकेन्द्रीकरण के लियें सड़क परिवहन वातावरण बनाने में योगदान–

रेलों को अधिक मात्रा में माल एवं सवारियों की आवश्यकता पड़ती हैं। अतः वे उन्हीं स्थानों के लिए लाभदायक सिद्ध होती हैं, जहाँ उद्योग धन्धों का केन्द्रीयकरण हो। कम विकसित क्षेत्र अथवा ऐसे क्षेत्र जहाँ अनेक उद्योग धन्धे केन्द्रित नहीं हैं, वे रेलों की परिधि से बाहर रह जाते हैं तथा रेल्वे उन क्षेत्रों को उपेक्षा की दृष्टि से देखती है। ऐसी स्थिति में सड़क परिवहन ही एक ऐसा साधन हैं, जो अविकसित आन्तरिक क्षेत्रों में औद्योगिक उन्नति में प्रोत्साहन प्रदान करता है। इससे यह सिद्ध होता है कि सड़क परिवहन के माध्यम से हम अविकसित क्षेत्रों पर उद्योग धन्धे स्थापित करके देश की आर्थिक स्थिति को सुदृढ एवं मजबूत बना सकते हैं ।

(झ) सड़क परिवहन से लघु एवं कुटीर उद्योगों का विकास–

सडकें एवं सड़क परिवहन छोटे और कुटीर उद्योग के विकास में अधिक सहयोगी हैं क्योंकि लघु एवं कुटीर उद्योग धन्धों का बना माल कम होता है। अगर वह रेलों के माध्यम से ले जाया जाता है, तो भाड़ा भी अधिक लगता हैं, साथ ही वह समय से नहीं पहुॅच पाता। अगर सड़क परिवहन का विकास हों, तो इन उद्योगों से थोड़ा–थोड़ा बना हुआ माल सड़क परिवहन के माध्यम से बाजारों तक सही समय तथा आसानी से पहुॅच सकता है और

अच्छा मूल्य मिल सकता है और इससे इन उद्योगों को प्रोत्साहन मिलेगा और इनका विकास होगा।

सड़क परिवहन की सुविधा मिलने पर अनेक कुटीर एवं लघु उद्योग फल फूल सकते हैं जैसे– गुड़ औरं शक्कर बनाना फल और दूध से बनी वस्तुएँ, हथकरघा से बनाई गई वस्तुऐं, खपरैल, ईंट, धातु का सामान, नारियल की जटा से बनी हुई वस्तुएँ रस्सी एवं डलियाँ बनाने का काम इत्यादि ।

(ञ) सड़क परिवहन के माध्यम से उद्योगों के विकास में सहायक साधन जुटाना–

उद्योगों को केवल सडक परिवहन से ही फली–भूत नहीं किया जा सकता। उद्योगों के विकास के लिए वित्त की आवश्यकता पड़ती है, जिसे हम बैंकों से ऋण के रूप से प्राप्त करते हैं। औद्योगिक क्रान्ति के लिये नागरिकों में बचत और विनियोग की आदत डालना आवश्यक है। इसके लिये हमें गावों में बैंक शाखायें स्थापित करने को प्रेरित करना चाहिए। लेकिन हम प्रत्येक गाँवों में बैंक शाखाओं की स्थापना नहीं कर सकते, क्योंकि अगर प्रत्येक गाँव में बैंक शाखा डाली जायेगी, तो बैंक को अपने ही खर्चे प्राप्त नहीं हो सकेगें, जिससे बैंक घाटे में जा सकते हैं। इस लिये हमे गाँवों के निकटवर्ती कस्बों में बैंक खोलने होंगे, लेकिन बैंकों का फायदा ग्रामींण तभी सही रूप से उठा सकता है, जब उस कस्बे को जोड़ने के लिये प्रत्येक गाँव से ठीक रूप से सड़क परिवहन का साधन सुचारू रूप से हो। क्योंकि अगर सही सड़कें नहीं हैं तो गाँवों के किसानों को आने जाने की कठिनाई को देखते हुए बैकों में पैसा जमा करने से कतरायेगें। इस प्रकार यदि सड़क परिवहन अच्छा हो तो बचत व विनियोग को बढ़ावा मिलता है ।

(ट) श्रम में गतिशीलता–

सड़क परिवहन से श्रम में गतिशीलता लायी जा सकती है। पिछड़े ग्रामींण क्षेत्र में श्रम कीउच्च कोटि की गतिशीलता सड़क परिवहन के विकास द्वारा ही सम्भव है। यह सत्य है कि सड़क परिवहन के माध्यम से हम अन्य उत्पादकों को बढ़ा सकते है। वर्ष भर काम आने वाली पक्की सड़को के माध्यम से छोटे और बड़े सभी उद्योगों की उत्पादन क्षमता बढ़ाने के साथ ही आर्थिक प्रगति सम्भव है। अतएव सड़क परिवहन का विकास आवश्यक है।

(ढ) सड़क परिवहन से मूल्य में स्थिरीकरण–

जो वस्तु जिस जगह उत्पादित होती है, वहाँ पर वह सस्ती होती है और अन्य जगह पर वही वस्तु काफी मँहगें दामों पर बिकती है। यह इसलिये होता है, क्योंकि परिवहन व्यय अधिक होता है। अगर अच्छी सड़कें हों, तो यह व्यय कम होगा और मूल्य में काफी समानता होगी।

भारत सरकार के परिवहन मंत्रालय से प्राप्त आँकड़ों के अनुसार पोषक सड़कें बनाने से गाँवों के मूल्य जिले एवं शहर के समान हो जाते है ।

(ड) सड़क परिवहन से अकाल रक्षा–

अकाल पीड़ितों की रक्षा करने अथवा अकालों के प्रभाव को कम करने में सड़क परिवहन का विशेष योगदान है भूखों को अन्न एवं रोगियों को दवा पहुचाकर वे महान उपकार कर सकती है। यदि अच्छी सड़कें हैं, तो अनाज एवं माल का विभिन्न क्षेत्रों में वांछित वितरण हो सकता है और अकालों का प्रभाव सड़क परिवहन के माध्यम से बहुत कम किया जा सकता है ।

1.5 बेकारी को दूर करने में सड़क परिवहन का योगदान–

सड़कों का बेकारी दूर करने में विशेष योगदान हैं। प्राचीनकाल में सड़कों के निर्माण में अनेक अदक्षकर्मियों को काम देकर बेकारी की समस्या को सुलझाने का सफल प्रयास किया जाता था ।

अगर सड़क परिवहन का माध्यम सही हैं तो गाँव से व्यक्ति शहर तक आकर काम काज करके रोजी रोटी कमा सकता है । लेकिन बहुत गाँव सड़कों से इतनी दूर हैं कि गाँवों के व्यक्तियों को मुख्य सड़कों में आने में इतना समय लग जाता है कि अगर शहर तक आना पड़े तो सारा समय आने जाने में लग जायेगा, उनके पास काम करने का समय ही नहीं बचेगा। इसलिये गाँवों के नवयुवक बेरोजगार युवक गॉवों मे ही रह जाते हैं। इससे बेरोजगारी और बढ़ती है ।

राष्ट्रीयफलित आर्थिक गवेषणा परिषद (NCAER) के अध्ययन से ज्ञात हुआ है कि सड़क परिवहन रेल परिवहन की अपेक्षा दूने लोगों को काम देता है। उनके अनुसार एक व्यापारिक गाड़ी 12.63 व्यक्तियों को काम देती है। कुछ विशेषज्ञों का अनुमान है कि विनियोग की एक इकाई से यदि रेल परिवहन में 19 व्यक्तियों को कारोबार मिलता है, तो सड़क विकास में उससे 95 व्यक्तियों को काम मिलता है, अर्थात रेलों से पाँच गुना ।

संयुक्त राज्य अमेंरिका का सड़क परिवहन उद्योग आज वहॉ के असंख्य चालकों को काम देता है। 2

इन उद्योगो में मोटर बनाने के कारखानें मोटरों के अनेक कल पुर्जे और अंगप्रत्यंग बनाने के कारखानें तथा उनकी मरम्मत की दुकानें तेल की दुकानें, पेट्रोल साफ करने के कार्यालय, टायर बनाने के कारखाने, साज–समान बनाने की दुकानें, यात्रियों को सुविधा देने वाली सस्थाएँ इत्यादि उल्लेखनीय हैं जिनसे पर लाखों लोगों को रोजगार मिलता है।

(अ) सड़क परिवहन द्वारा ग्रामींण अर्थ व्यवस्था को प्रोत्साहन–

ग्रामींण इलाकों से मुख्य बाजार केन्द्रों/महानगरों तक सड़क परिवहन के माध्यम से पैदावार को मण्डियों में पहुँचाया जा सकता है और जल्दी खराब होने वाली वस्तुओं को मण्डियों तक सही समय में पहुँचा कर उत्पादन के उचित दाम लिए जा सकते हैं।

(ब) समान वितरण–

सस्ते ढुलाई के साधनों ने आज संसार भर में वस्तुओं के वितरण को समान बना दिया है। अतिरेक उपयोग से बची उपज कमी वाले क्षेत्रों को तुरन्त भेजी जा सकती हैं। आधुनिक परिवहन के आविर्भाव के पूर्व जब एक देश में अकाल की स्थिति उत्पन्न हो जाती थी, तो दूसरे देशों में खाद्य पदार्थो की प्रचुरता रहती थी। यही नहीं वरन एक देश के विभिन्न भागों में भी ऐसी स्थिति उत्पन्न हो जाती थी।

(स) सड़क परिवहन से औद्योगीकरण को बढ़ावा–

सीमेंट, इस्पात, मोटर गाडी सडक निर्माण और पर्यटन उद्योगों को बढ़ावा केवल स्वर्ण चतुर्भुज योजना के लिये ही 2001–04 के दौरान सीमेंन्ट की औसत वार्षिक खपत 25 से 40 लाख टन और इस्पात की 2.5 लाख से 3.00 लाख मीट्रिक टन रही है। दर असल सड़क परिवहन का असर महसूस किया जाने लगा है। बेहतर राजमार्गों से माल वाहकों के फेरे कम समय में पूरे हो सकेगें तथा कई धुरों वाले अधिक कुशल ट्रकों को सड़कों पर उतारने में मदद मिलेगी।

1 अप्रैल–सितम्बर 2003 में कामर्शियल वाहनों की 32 प्रतिशत बढ़त हुई है। भारतीय सड़क निर्माण कम्पनियाँ विश्व में कहीं भी सड़क परियोजनाएं पूरी करने में सक्षम हो जायेंगी, तो तेज रफ्तार और सुविधा जनक यात्रा से अधिक संख्या में घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक आकर्षित होंगें।

(द) राष्ट्रीय बचत में वृद्धि सम्भव–

विश्व बैंक के एक सर्वेक्षण के अनुसार स्वर्ण चतुर्भुज योजना के पूरे हो जाने पर ही ईंधन की बचत, वाहनों के कम घिसाव और द्रुत परिवहन आदि के कारण लगभग 8000 रुपये सालाना की बचत पूरी होगी। कार्यक्रम के पूरे हो जाने पर होने वाली बचत की कल्पना मात्र ही की जा सकती है।

(य) सड़क परिवहन से अर्थ व्यवस्था पर प्रभाव–

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास योजना के पूर्ण हो जाने पर भारत के प्रमुख राजमार्ग विश्व स्तरीय हो जायेंगे । इससे यात्रियों तथा माल का परिवहन तीव्रगामी तथा सुगम हो जायेगा। हो सकता है कि परियोजना के अंतर्गत निर्मित सड़कों, पुलों, उपमार्गों के उपयोग हेतु वाहन चालकों का तेल टैक्स देने से परिवहन लागते बढ़ी हुई दिखाई दें, किन्तु साफ सुथरी गड्ढा मुक्त सड़कों पर ईंधन की कम खपत तथा वाहन अनुरक्षण व्यय की लागत में कमी आने से परिवहन की कुल वास्तविक लागत वर्तमान की तुलना में काफी कम होगी। इतना ही नहीं, सड़क निर्माण की इस परियोजना का प्रभाव अर्थव्यवस्था के अन्य क्षेत्रों पर भी व्यापक रूप से पड़ेगा जैसे–

1– सड़क निर्माण की रोजगार सम्भावनाएँ और भी अधिक व्यापक हैं। एक सरकारी आकलन के अनुसार राजमार्गों के निर्माण 40 व्यक्तियों का प्रतिदिन प्रति किमी. की दर से रोजगार सम्भव है। इस प्रकार दस वर्षों की अवधि (1997–2007) में 7.3 करोड मानव दिवस का रोजगार सृजित होगा।

2– सड़कों का निर्माण अत्याधुनिक तरीकें से करने के लिये निर्माण कंपनियों को 5100 टिप्पलर्स 1020 ट्रैक्टर्स 170 एक्जकेवर्प्स 140 ग्रेडर्स 280 रोड रोलर्स 35 बैचिंग प्लाटों 100 संजिर सिक्सर्स तथा 100 डीजल जनसेट की आवश्यकता होती हैं। इससे सड़क निर्माण मशीनरी का उद्योग लाभान्वित होगा।

स्रोत– योजना फरवरी 2003 पेज़ नं0 11

3– नव निर्मित राजमार्गों के किनारे आवासीय बस्तियों, रेस्टोरेंटों, होटलों, ईधन स्टेशनों यातायात नगरों, मोटर गैरजों आदि के निर्माण से सीमेन्ट की खपत बढ़ेगी तथा बड़ी मात्रा में रोजगार के नये अवसर सृजित होंगे।

(र) राजस्व की प्राप्ति–

परियोजना के लिए वित्तीय संसाधन जुटा लेना निश्चित ही बड़ा और कठिन कार्य है । किन्तु इससे भी कठिन कार्य परियोजना के लिये जुटाये गए वित्त के पुनर्गठन से जुडी बाध्यताओं को पूरा करने का है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को उसके द्वारा जारी बॉण्डों की परिपक्वता राशि का पुनर्भुगतान करना होगा। इसी प्रकार भारत सरकार को बहुपक्षीय संस्थानों से लिये गये ऋणों को भी पुनः भुगतान करना होगा। यद्यपि डीजल/पेट्रोल उपकरण की प्राप्तियों का एक भाग बॉण्डों के पुनभुर्गतान हेतु निर्धारित कर दिया गया है, तथापि सरकार को इसकी सुनिश्चित व्यवस्था करनी होगी कि निवेशकों को उनका धन समय पर वापस मिल जाये।

(ल) पर्यावरणीय संतुलन में सहायक–

भारत के लगभग सभी मार्गों यहाँ तक कि जनपदीय सड़कों के किनारे बड़े पैमाने पर छायादार वृक्ष लगाये गये हैं जब भारत में मोटर चालित वाहन सड़कों पर नहीं उतरे थे और सड़कें भी कच्ची थीं, तो ये वृक्ष बैल गाडियों हांथी, घोड़ों, ऊंटों पर चलने वाले यात्रियों तथा पैदल यात्रियों को शीतलता तथा फल उपलब्ध कराते थे । अब सडकों पर मोटर चालित वाहनों के चलने से ये वृक्ष वाहनों से निकलने वाले धुएं से उत्सर्जित कार्बन डाई आक्साइड जैसे हानिकारक गैसों को निष्क्रिय करने का कार्य करते हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग कार्यक्रम के अंतर्गत दो लेन वाले राष्ट्रीय राजमार्गों को चार लेन वाली विश्व स्तरीय राज मार्गों में बदलने के कारण सड़कों के किनारे के वृक्षों को काटा जा रहा है।

कहीं कहीं तो ये वृक्ष 100—150 वर्ष पुराने थे। इससे पहले की खतरनाक स्थिति में पहुँच चुके पर्यावरण को भारी क्षति पहुँच रही है। सड़कों के किनारे वृक्षों और वनस्पतियों के समाप्त हो जाने से वाहनों से उत्सर्जित कार्बनडाई आक्साइड को अवशोषित किये जाने का साधन समाप्त हो गया है । इसीलिए इन राष्ट्रीय मार्गों के आस पास के वायुमंडल में कार्बन डाई आक्साइड तथा ठोस पदार्थ कणों की मात्रा बढ़ रही है, जो पृथ्वी की सतह के तापमान में वृद्धि कर सकती है स्पष्ट है कि इस परियोजना की सामाजिक लागत बहुत ऊंची आयेगी। ऐसी स्थिति में पर्यावरण संरक्षण हेतु नवनिर्मित सड़कों के किनारे हरित पट्टी विकसित करने का कार्य उसी संस्था/कंपनी द्वारा कराये जाने का दायित्व निर्धारित किया जाना चाहिए, जिसने इस प्रखण्डों का निर्माण किया है।

(व) वस्तुओं के स्थानान्तरण में सुविधा–

जब तक किसी देश या क्षेत्र में सड़कों का जाल सा न बिछा हो, तब तक कच्चे माल का कारखानों तक और बने हुए माल का उपभोक्ताओं तक आवश्यकता के अनुसार नियमित रूप से पहुँच पाना सम्भव नही हैं । रेल, वायुयान या जल मार्ग ऐसे साधन हैं, जो सामान्यतया खानों से, खेतों से, वनों से या अन्य प्रकार से उत्पन्न होने वाले हर प्रकार के कच्चे माल के उद्गम स्थान तक नहीं पहुँच सकते हैं, बल्कि सड़कों के द्वारा ही उनका गन्तव्य स्थलों तक पहुँच पाना सम्भव हैं। इस प्रकार सड़कें, उपयुक्त परिवहन में सहायक के रूप मे अत्यन्त आवश्यक हैं।

(स) बीमा व्यवसाय की उन्नति –

किसी भी देश की औद्योगिक उन्नति के लिये बीमा एक महत्व पूर्ण सहायक साधन है और ग्रामीण क्षेत्र में बीमा सुविधायें बढ़ाकर बचत की भावना की वृद्धि में तीब्रता की जा सकती है। लेकिन यह सड़कों के विकास से ही सम्भव है।

(ह) श्रम की गतिशीलता में वृद्धि–

पिछड़े हुए ग्रामींण क्षेत्र में श्रम की उच्चकोटि की गतिशीलता सड़कों के विकास के द्वारा ही सम्भव है।

1.6 अन्य आर्थिक लाभ

सड़क परिवहन के अन्य आर्थिक लाभ इस प्रकार हैं:–

(क) मूल्यों में स्थिरीकरण–

आवश्यकता से अधिक एवं कम उत्पादन वाले दो स्थानों के मूल्यों में भारी अन्तर का मुख्य कारण वस्तुओं का परिवहन व्यय ही है। यदि सड़कें अच्छी हैं, तो मूल्यों का अन्तर कम रह जाता है और दो स्थानों के मूल्यों में समानता स्थापित हो जाती है। भारत सरकार के परिवहन मंत्रालय के अनुसार पोषक सड़कें बनाने से वस्तुओं के गाँव के मूल्य जिले एवं शहर के समान हो जाते हैं।

(ख) बेकारी दूर करने में सहायक–

बेकारी दूर करने में सड़कें सक्रिय सहयोग प्रदान करती हैं। एक तो उनके निर्माण में ही कुशल एवं अकुशल श्रमिकों को काम मिलता है। इसके अलावा उन्नत सड़क परिवहन के परिणाम स्वरूप कृषि एवं उद्योग धंधों का जो विकास होता है, उसमें भी अनेक लोग खप जाते हैं। एक अध्ययन के अनुसार सड़क परिवहन रेल परिवहन की तुलना में दुगने लोगों को काम देता है।

(ग) परिवहन समन्वय में सहायक–

रेल, जल मार्ग, वायु–मार्ग, इत्यादि परिवहन के सभी साधनों की पोषक सड़कें है। रेलवें स्टेशन, हवाई अड्डे, बन्दरगाह अथवा नदी के घाट तक माल व सवारियाँ सड़क मार्ग से ही पहुँचती हैं और निर्दिष्ट स्थान पर पहुँचना भी सड़कों द्वारा ही सम्भव है।

जल मार्गो एवं वायु मार्गो में से कोई भी माल को भेजने व पाने वाले के द्वार–द्वार तक पहुँचाने की क्षमता नहीं रखते। लेकिन सड़कें प्रत्येक स्थान तक जा सकती हैं। अतः वे घर–घर अपनी सेवा प्रदान करने में पूर्णतया समर्थ हैं।

(घ) परिवहन में सुविधा–

अच्छी सड़कों के कारण माल ढोने वालों के लिए संचालन व्यय में ही कमी नहीं होती, बल्कि उनका बहुत सा अमूल्य समय भी बच जाता है, क्योंकि अच्छी सड़कों से गाड़ियों में टूट–फूट भी कम होती है तथा उनका जीवन–काल भी बढ जाता है।

(ङ.) आर्थिक नियोजन में सहायक–

आर्थिक नियोजन के अन्तर्गत कृषि के आधुनिकीकरण, नदी घाटी विकास योजनाओं के निर्माण, उद्योग धन्धों के विकेन्द्रीकरण इत्यादि का कार्य किया जाता है। इन विविध कार्यक्रमों को कार्यान्वित करने हेतु सड़कों को प्राथमिकता मिलना नितान्त आवश्यक है।

(च) ग्रामीण व्यवस्था के लिए यह श्रेष्ठ साधन–

बैलगाडी की बनावट इतनी सरल और सीधी होती है कि उसकी तुलना किसी भी यान्त्रिक साधन से नहीं की जा सकती। गांवों की सड़कें, जो मण्डियों तथा व्यापारिक केन्द्रों तक जाती हैं प्रायः कच्ची होती हैं। ऐसी परिस्थिति में कृषकगण प्रायः अपनी बैलगाड़ियों में सामान लादकर मण्डियों तक ले जाते हैं । इसमें उनको कोई अतिरिक्त व्यय नहीं होता है। कृषि कार्य के लिए किसानों को बैल रखने ही पड़ते हैं । बैलों के लिए चारा भूसा आदि उन्हें अपने खेतों में ही गौण पदार्थ के रूप में मिल जाता है । बैलगाड़ी को वह स्वयं ही चलाता है। अतः मोटरगाड़ी की भाँति अलग से ड्राइवर की व्यवस्था नहीं करनी पड़ती । बैलगाड़ियों के लिए लाइसेन्स शुल्क आदि नहीं देना पड़ता है।

(छ) प्राकृतिक साधनों का उपयोग एवं उपयोगिता प्रदान करना–

यातायात के साधन का सबसे प्रमुख कार्य मनुष्यों एवं वस्तुओं को उस स्थान से जहाँ उनकी सीमान्त उपयोगिता कम है, उस स्थान पर पहुँचाना है जहाँ उनकी सीमान्त उपयोगिता अपेक्षाकृत अधिक है। प्रकृति ने विभिन्न क्षेत्रों एवं स्थानों को प्राकृतिक प्रसाधनों, जलवायु, तान्त्रिक कला एवं योग्यता की दृष्टि से समान रूप से सौभाग्यशाली नहीं बनाया है। कुछ स्थानों पर उनका आधिक्य है और कुछ स्थानों में जहाँ अभाव है उनकी बड़ी माँग है। माँग और पूर्ति के मार्ग में अनेक बाधायें ऐसी होती है, जो विविध साधनों का विधिवत् एवं यथाशक्ति उपयोग करने में कठिनाई उपस्थित करती हैं । इनमें से एक बाधा दूरी की भी है। किसी देश की आर्थिक समृद्धि के लिए दूरी की इस समस्या को हल करके मनुष्यों एवं वस्तुओं के स्थानान्तरण की सुविधायें प्रदान करना यातायात का प्रमुख एवं सराहनीय कार्य हैं ।

(ज) भूमि की उर्वराशक्ति एवं जीवन स्तर में सुधार–

श्री मिलर के अनुसार भूमि की उर्वरा–शक्ति बढ़ाने में यातायात के साधनों ने अधिक योगदान दिया है, क्योंकि इनके परिणामस्वरूप वह भूमि की उर्वरा शक्ति बढाने के नये नये साधनों का ज्ञान प्राप्त कर उनका उपयोग कर सका है। इसके अलावा यातायात साधनों के कारण ही आज कृषक केवल स्थानीय माँग के अनुसार फसलों की उपज न करते हुए अन्तर्राष्ट्रीय एवं राष्ट्रीय बाजार की मांग के अनुसार करता है। इससे उसकी आय बढ़कर जीवन स्तर उन्नत होता है।

स्रोत– भारत में यातायात के सिद्धान्त एवं समस्यायें डा0 एस0 सी0 सक्सेना

(झ) बड़ी मात्रा में उत्पादन को बढ़ावा–

बड़ी मात्रा में उत्पादन की सफलता का श्रेय यातयात की सुविधाओं को ही है। बड़ी मात्रा में उत्पादन संभव हो सकें, इस हेतु अन्य बातों के अतिरिक्त वस्तु के लिए विस्तृत बाजार, जिससे कि उसकी अधिक मात्रा में खपत हो एवं वस्तु के पर्याप्त मात्रा में उत्पादन के लिए यथेष्ट कच्चा माल आदि की सुलभता, जिससे उसकी पूर्ति माँग के अनुकूल रहे, आवश्यक है। इन दोनों ही कार्यों में यातायात का महत्व स्पष्ट है। क्योंकि यदि उद्योग कच्चे माल के निकट केन्द्रित है, तो तैयार माल दूर दूर तक बाजारों में भेजना पड़ता है और यदि उद्योग का स्थान बाजार के निकट है, तो कच्चा माल दूर दूर से एकत्र करना पड़ता है। यदि उन्नत यातायात की सुविधायें सुलभ हों तो उत्पादन के समस्त साधन सरलता से निर्माण कार्य के लिये जुटाये जा सकते हैं और उत्पादन भी यथा समय आवश्यकता के अनुकूल बाजारों में पहुँचाया जा सकता हैं। इस प्रकार अप्रत्यक्ष रूप से यातायात बड़े पैमाने के उत्पादन को प्रोत्साहित करता है एवं बड़े पैमाने के उत्पादन की दशा में वस्तु का अन्तिम मूल्य कम हो जाता है जिससे उद्योग एवं उपभोक्ता दोनों ही लाभान्वित होते हैं।

(ञ) विविध वस्तुओं का उपयोग वितरण–

आधुनिक यातायात के द्वारा ही आज हम देश देशान्तर की विभिन्न वस्तुएं उपभोग में लाते हैं। उन्नत यातायात के प्रादुर्भाव के पूर्व प्रत्येक देश स्वालम्बी था और अपनी आवश्यकता की सभी वस्तुओं का उत्पादन स्वयं करता था। परन्तु आज यातायात के ही परिणाम स्वरूप दिल्ली का निवासी अर्जेन्टीना में उत्पादित गेंहूँ खाता है, पेरिस निर्मित टाई का प्रयोग करता है, यही नहीं सस्ते यातायात के साधनों ने आज़ विश्व में वस्तुओं के वितरण को भी समान बना दिया है।

(ट) पूर्ति का संतुलन, मूल्य का स्थायित्व एवं प्रतियोगिता–

प्राचीन काल में जो अकाल पड़े, उनमें से अधिकतर यातायात सम्बन्धी सुविधाओं के अभाव के कारण थे। किसी देश में अथवा विश्व के एक भाग में लोग दुलर्भता के कारण कष्ट में त्राहि त्राहि करते थे। जबकि अन्य भागों में लोगों को आवश्यकता से अधिक जीवन उपयोगी वस्तुएं सुलभ थी। किन्तु यातायात के विकास के साथ–साथ ये विशेषतायें बहुत कम हो गई हैं, क्योंकि आज उन्नत यातायात के द्वारा आधिक्य के क्षेत्रों में न्यूनता के क्षेत्रों में किसी भी वस्तु को लाया जा सकता है। पूर्ति का इस प्रकार से संतुलन मूल्यों में स्थायित्व को प्रेरित करता है। इस प्रकार संतुलित पूर्ति स्थानीय मूल्य और उपयोगी प्रतियोगिता वास्तव में यातायात के ही आर्थिक लाभ हैं।

(ठ) लगान में वृद्धि–

भूमि के उपभोग के लिए भूमिपतियों को जो पुरस्कार दिया जाता है, उसे लगान कहते हैं। यातायात के साधनों का लगान पर बड़ा गम्भीर प्रभाव पड़ता है यातायात के साधनों में वृद्धि के साथ साथ लगान में भी वृद्धि देखने में आती है। श्री क्लैकी की परिभाषा के अनुसार भूमि की मौलिक उर्वरा शक्ति की यदि अन्य बातें समान हों तो भूमि जितनी अधिक उपजाऊ होगी उसका उतना ही अधिक लगान होगा। इस प्रकार भूमण्डल के अनेक व्यर्थ भाग उपजाऊ बना दिये गये हैं और जहाँ लगान नहीं मिलता था वहाँ भी अब लगान की प्राप्ति होने लगी है।

(ड) यातायात एवं औद्योगिक स्थानीयकरण–

प्राचीन समय में उद्योग धन्धे प्रायः नदियों के तट अथवा समुद्री बन्दरगाहों के निकट ही केन्द्रित होते थे। परन्तु जब से रेल एवं सड़क यातायात की सुविधाओं का विस्तार होने लगा है तब से देश के आन्तरिक भागों में भी उद्योग धन्धे स्थापित होने लगे हैं, प्रायः कोई स्थान कच्चे माल के लिए, कोई कुशल श्रम के लिए, कोई पूँजी के लिए, और कोई बाजार की दृष्टि से महत्व पूर्ण होता है । परन्तु किसी उद्योग का स्थानीयकरण किस अमुक क्षेत्र में ही किया जाय, इसका निर्धारण अधिकांशतः यातायात सुविधाओं के द्वारा ही होता है।

(ढ) यातायात एवं उत्पादन व्यय–

उन्नत यातायात के द्वारा वस्तुओं के मूल्यों में भी भारी कमी आ गई है, जिससे समाज का बड़ा कल्याण हुआ है। उत्पादक के लिए उत्पादन के साधनों (श्रम, पूँजी, आदि) का मूल्य कम हो जाने से उत्पादन बड़े पैमाने पर होने लगता है और इसी प्रकार उपभोक्ता को वे सब वस्तुएं मिलने लगती हैं जो उसके निकट वर्ती क्षेत्रों में नहीं बन सकतीं। उत्पादन केन्द्र से उपभोक्ता तक माल पहुँचाने के ढुलाई व्यय में कमी करके सस्ते यातायात के साधन वस्तुओं के मूल्यों में भारी कमी करते हैं । उपभोक्ता को माल जिस मूल्य पर मिलता है उसमें दो प्रकार के व्यय सम्मिलित रहते हैं, मूल उत्पादन व्यय और उपभोक्ता तक माल भेजने का ढुलाई व्यय ।

अधिक यातायात व्यय से वस्तुओं का मूल्य अधिक और कम यातायात व्यय से उसका मूल्य कम हो जाता है। कारखानों में बने हुए माल का अन्तिम मूल्य मुख्यतः कच्चे माल के मूल्य पर निर्भर करता है। सस्ती ढुलाई से कच्चे माल के एकत्रीकरण का मूल्य कम हो जाता है, जिसके फलस्वरूप उत्पादक उपभोक्ता को सस्ता माल दे सकता है।

(ण) यातायात का कृषि पर प्रभाव–

कृषि एवं यातायात के साधनों का भी बडा घनिष्ठ सम्बन्ध है । इन साधनों का प्रभाव कृषक की आर्थिक स्थिति, रहन–सहन के स्तर, सांसारिक अनुभव तथा शिक्षा आदि पर पड़ा है।

(त) कृषकों की शिक्षा–

यातायात के साधनों में वृद्धि से कृषक तथा समस्त ग्रामींण जनता एक स्थान से दूसरे स्थान को आसानी से आने जाने लगी है। उन्हें कृषि सम्बन्धी मेलों, प्रदर्शनियों आदि के देखने का अवसर मिलने लगा है। प्रान्तीयता, रूढ़िवाद, जाति पाँत के भेद तथा अन्य सामाजिक कुरीतियाँ अब शनैः शनैः उनसे दूर होती जा रही हैं।

(थ) ग्रामींण श्रमिक की गतिशीलता–

यातायात के साधनों में वृद्धि के परिणामस्वरूप ग्रामवासियों की गतिशीलता में वृद्धि हुई है। नगरीय जीवन का प्रभाव पड़ने के कारण उनका रहन सहन का स्तर ऊँचा हो गया है। अब वह गाँव से बाहर नगरों में जाकर कारखानों आदि में नौकरी करने लगे हैं।

(द) कृषि उद्योग का वाणिज्यीकरण–

नवीन यातायात साधनों ने कृषि का जीवन–यापन व्यवसाय के स्थान पर एक व्यापारिक व्यवसाय बना दिया हैं। कृषकगण अब खेती में केवल उन्हीं वस्तुओं का उत्पादन नहीं करते, जिनका वे स्वयं उपयोग करते है, वरन् दूर बाजार में बेचने के लिए कृषि पदार्थों को पैदा करते हैं। उनको बेचकर जो रुपया प्राप्त होता है, उससे अपने उपभोग की वस्तुयें खरीदते हैं। इस प्रकार यातयात साधनों के विकास के कारण कृषि उद्योग का वाणिज्यीकरण हो गया है।

2. सामाजिक महत्व

सड़कों से होने वाले आर्थिक लाभों के साथ–साथ हमें उनसे होने वाले सामाजिक एवं सांस्कृतिक लाभों पर भी विचार कर लेना चाहिए। सर्वप्रथम हम सामाजिक स्वास्थ्य को लेते हैं। शहरों से दूर गाँवो में बसने वाले लोगों को हमारे देश में जीवन के सामान्य साधन भी उपलब्ध नहीं हैं। अनेक गाँवों में चिकित्सा सम्बन्धी कोई सुविधायें नहीं हैं, प्रसूति सुविधा भी उपलब्ध नहीं है। प्रसूति सहायता का सर्वथा अभाव है। शिशुओं की मृत्यु संख्या अत्यधिक है। संक्रामक रोगों का विनाशकारी भय लगा रहता है चिकित्सा सम्बन्धी सड़कों के महत्व को समझने के लिए हमें ग्रामींण जीवन की दैनिक घटनाओं पर दृष्टिपात करना चाहिए। भयानक ज्वर में पीड़ित बच्चे को गोद में लिए हुए एक नवयुवक रेतीली ऊबड़–खाबड़ सड़कों पर धीरे धीरे पैदल यात्रा करके अथवा एक मरणासन्न घायल युवक को बैलगाड़ी में डालकर मन्द गति से डॉक्टर की खोज में निकटवर्ती शहर की ओर जा रहा है। रास्ता लम्बा है , चाल धीमी है, तेज धूप, कड़ी शीत वेगवती वायु अथवा वर्षा के कारण रोगी की दशा और भी गिर जाती है। डॉक्टर तक पहुँचते पहुँचते रोग काबू से बाहर हो जाता है और उसे सिर धुनते हाथ मलते घर लौटना पड़ता है। यदि अच्छी सड़कें हों, जिन पर तेज सवारियाँ चल सकें, तो तुरन्त रोगी को डॉक्टर के पास ले जाया जा सकता है और उसके प्राण बचाये जा सकते हैं।

(क) सम्पर्क वृद्धि–

सुविकसित परिवहन के साधनों ने दूरी कम करके मानव जाति का महान् उपकार किया है। सामाजिक व सांस्कृतिक क्षेत्रों में सुविकसित परिवहन होने वाले लाभ किसी से छिपे नहीं हैं। परिवहन के द्वारा मनुष्यों, जातियों, क्षेत्रों व विचारों में सम्पर्क स्थापित हो सकता है।

हमारी विविध धार्मिक गोष्ठियों, पारमार्थिक प्रवचनों, सांस्कृतिक सम्मेलनों, साहित्यक संगठनों आदि का राष्ट्रीय एवं अन्तर्राष्ट्रीय क्षेत्र में अस्तित्व व सफलता, जो विश्व की सारी सामाजिक सहिष्णुता का मूल आधार है, एक मात्र सुविकसित परिवहन पर निर्भर है। पहले जो यात्राएँ महीनों में पूरी होती थी, वे आज कुछ ही घण्टों में समाप्त होने लगी है। आज एक देश के ही नहीं, सारे विश्व के लोग, एक परिवार की भाँति रहते हैं। पारस्परिक सम्पर्क द्वारा आचार–विचारों के प्रसार व सूचना संचार में सुधार की भावना बलवती हो गयी है।

(ख) व्यापक दृष्टिकोण–

देशकाल की सीमाओं को लाँघकर आज का मानव विश्वव्यापी वातावरण में भ्रमण करता है । उसका दृष्टि कोण व्यापक हो गया है और उसका ज्ञान विस्तृत हो चला है।

(ग) उच्च जीवन स्तर–

यह ऊपर बताया जा चुका है कि आधुनिक परिवहन ने विशेषीकरण के सिद्धान्त को जन्म दिया है । उसने मनुष्य के जीवन स्तर को ऊँचा उठाने में कुछ उठा नहीं रखा, क्योंकि इस सिद्धान्त के अनुसार बड़े पैमाने पर विशेषज्ञों द्वारा सस्ता माल बनाया जाता है और उद्योगों की उत्पादन क्षमता उत्तरोत्तर बढ़ती ही जाती है। आधुनिक परिवहन ने मनुष्य को अधिकाधिक यात्रा करने के अवसर ही नहीं प्रदान किये, वरन् उसके जीवनयापन के साधनों और सक्रिय शक्तियों में अपार वृद्धि की है। इस प्रकार वह अधिक धन सम्पदा जुटाने में समर्थ हुआ है और उसका जीवन स्तर उच्च हो गया है।

स्रोत– परिवहन अर्थशास्त्र पी0 एस0 जैन पेज नं0 17

(घ) समता एवं भ्रातृ–भाव–

विश्व में हम जो समता और भ्रातृ–भाव देखते हैं, उसका मूल कारण परिवहन का विकास ही है। हम एक भाषा बोलते हैं, हम एक सी पुस्तके पढते हैं। साध ाारणतः हम एक ही प्रकार के वस्त्र धारण करते हैं। हम एक से खाद्य पदार्थ खाते हैं। हम एक से मकानों में रहते हैं और सम्पूर्ण व्यक्तिगत विरोधी भावों के होते हुए भी आज हमारी अन्तरात्मा में समभाव और आत्मीयता की प्रधानता है। यद्यपि इस समता के अनेक कारण हो सकते हैं, किन्तु सम्भवतः सबसे बड़ा और मूल कारण परिवहन विकास ही है।

(ड.) अन्धविश्वास एवं रूढ़वादिता का अन्त–

भारत के आधुनिक परिवहन के विकास के फलस्वरूप सदियों पुराने अन्ध विश्वास कम हो गये हैं । हम मुहूर्त देख कर ही यात्रा किया करते थे या विशेष दिन विशेष दिशा में यात्रा करते थे । अब ये रुढ़ियाँ बहुत कम हो गई हैं, क्योंकि रेलों या बसें प्रतिदिन प्रत्येक दिशा में चलती हैं। छुआछूत का भेदभाव भी अब हट चुका है। अब रेलों, बसों आदि में बिना जाति–पाँत का भेदभाव किये सब जाति के लोग चलते हैं।

2. सामाजिक स्वास्थ्य

शहरों से दूर गाँव वाले के पास सामान्य साधन कम होते हैं। गाँवों में चिकित्सा सम्बन्धी कोई साधन नहीं होते, जिससे गाँव वालों को शहरों में रहने वाले डॉक्टर से ही सहायता लेनी पडती है । अगर सड़क परिवहन का साधन सही नहीं हैं, तो गाँवों से डाक्टरों तक पहुँचाने के पहले ही दम तोड़ देते हैं। अच्छी सड़कों के क्षेत्र में मोटरों के द्वारा एक विशेषज्ञ डाक्टर एक बड़े क्षेत्र में भ्रमण करके जनता की अच्छी सेवा कर सकता है।

(क) स्वच्छ जीवन–

चौड़ी और अच्छी सड़कें स्वस्थ वातावरण और स्वच्छता की सूचक हैं और तंग गलियाँ और घनी आबादी से जाने वाली सड़कें अस्वस्थता और गन्दगी की द्योतक हैं। यही कारण है कि आज जो भी निर्माण क्रिया होती है, उसमें चौड़ी और अच्छी सड़कों के निर्माण को ही प्राथमिकता दी जाती है।

(ख) सामाजिक कुरीतियों से छुटकारा–

सड़कों के विकास से हमारी सामाजिक रूढ़ियों एवं पिछड़े हुये क्षेत्रों में रहने वालों की कूप मण्डूकता का धीरे धीरे अन्त हो रहा है। अच्छे सड़क परिवहन के कारण सूचनायें एक से दूसरे तक पहुँच सकेंगी तथा एक दूसरे के विचारों को भी लोग समझेंगे तथा समाज में फैली कुरीतियों का अन्त होगा।

3. सड़कें ज्ञान का स्रोत हैं–

यदि कोई देश अपने अधिक से अधिक देशवासियों को शिक्षित देखना चाहता है तो उसे चाहिये कि गाँव गाँव में सुविधा जनक परिवहन के साधन उपस्थित हों। भारत का एक बड़ा भाग अशिक्षित एवं कूप मंडूक है। इसका कारण है कि गाँव शहरों से पूर्णतः सम्बन्धित नहीं है। सड़क परिवहन के सुधार होने से ग्रामीण जनता बाहर निकल सकेगी और अपने आपको शिक्षित बना सकेगी । ग्रामीण बच्चे भी शहरों में शिक्षा ले सकेंगे। चलते फिरते पुस्तकालयों एवं पत्र पत्रिकाओं द्वारा ग्रामींण जनता तक देश के कोने कोने तक सूचनायें पहुँचायी जा सकती है।

4. पर्यटन में सहायक

सम्पर्क–वृद्धि, उच्च जीवन स्तर, समता एवं भ्रातृ–भाव से पर्यटन यातायात में एक अपूर्व वृद्धि हो सकती है। भारतदेश कला कौशल और शिल्प कला एवं प्राकृतिक वादियों के लिये संसार में सबसे धनाढ्य देश है। सुन्दर झीलें, झरने, नदी घाटियाँ एवं घने वन एक अद्‌भुत कला कृतियाँ किले आदि जो विदेशियों को लुभाते हैं, जिसके आकर्षण के कारण अनेक देशों से लोग भारत घूमने आते है जिससे देश को काफी राजस्व का फायदा होता है। लेकिन अगर सड़क परिवहन में सुधार किया जाय, तो यात्रा में होने वाली असुविधा कम होगी जिसके फलस्वरूप और अधिक से अधिक विदेशी पर्यटक हमारे देश में आयेंगे और देश में विदेशी मुद्रा का लाभ अर्जित होगा।

5. जनसंख्या का विक्रेन्द्रीकरण

आधुनिक सभ्यता के सम्मुख जो गंभीर सामाजिक समस्यायें उपस्थित हैं, उनका हल भी सड़क परिवहन के विकास द्वारा सरलता से सम्भव है। बड़े–बड़े नगरों में बसने से इतनी सामाजिक समस्या पैदा हो गयी हैं जिनका अंत कहीं नहीं है । इन समस्याओं का एक मात्र हल जनसंख्या का विक्रेन्द्रीकरण करना है, जो बिना सड़कों की सहायता के सम्भव नहीं है।

3. सड़क परिवहन का राजनैतिक महत्त्व

सड़क परिवहन का राजनैतिक महत्त्व इस प्रकार है–

(क) प्रशासनिक सुविधायें–

किसी भी देश की सरकार को लें, चाहे किसी व्यापार को लें या कोई अन्य इकाई हों, यह निश्चत है कि प्रत्येक क्षेत्र में प्रशासन की क्षमता परिवहन की क्षमता पर निर्भर है। अगर किसी देश में गृह युद्ध छिड़ जाता है या सम्प्रदायिक दंगे हो जाते हैं, तो सड़क परिवहन द्वारा ही पुलिस उन पर काबू पा सकती है।

(ख) प्रतिरक्षा में सहायक–

किसी देश की सुरक्षा में सड़क परिवहन की अलग भूमिका है । एक स्थान से दूसरे स्थान में फौज भेजने के लिए सड़क परिवहन की ही मदद लेनी पड़ती है । देश की सफल प्रतिरक्षा तभी सम्भव है, जबकि वह अस्त्र शस्त्रों से सुसज्जित सेनाओं को अपने आक्रान्त क्षेत्रों में एकत्रित कर सके। आज कल सशस्त्र सेनायें ऐसे नये शस्त्रों का प्रयोग करती है, जो कि पहियों पर चलते हैं। पहियों के लिए अच्छी सड़कों की आवश्यकता है । युद्ध क्षेत्र में वास्तविक मोर्चों पर बढ़ती हुई विजयी सेना को आगे बढ़ाने में सड़कों का विशेष योगदान होता है। लोकतंत्र एवं भावानात्मक एकता में सहायक सड़कें लोकतंत्र को बढ़ाने में सहायक होती हैं, क्योंकि हर वर्ग का व्यक्ति एक साथ मिलकर यात्रा करता है। इससे भावात्मक एकता का विकास होता है तथा एक दूसरे के विचार एक दूसरे तक पहुँचते है, जिससे परस्पर मेल जोल बढ़ता है।

इस प्रकार हम कह सकते है कि किसी देश की आर्थिक एवं सामाजिक उन्नति राजनैतिक, सुरक्षा एव संस्कृति का विकास सड़कों के विकास पर ही निर्भर है।

(ग) सड़क परिवहन के माध्यम से प्रशासनिक कार्यों में सहायता–

सड़कों के विकास से प्रशासनिक कार्यों में भी सुविधा हो जाती है उदाहरणार्थ रोम राज्य का इतना अधिक विस्तार इसी कारण से हो सका है क्योंकि वहां अच्छी सड़कें बहुत है । इसी प्रकार संयुक्त राज्य अमेरिका अपने लम्बे चौड़े मैदानों, रेगिस्तानों एवं दुर्गम प्रदेशों के होते हुए भी एक समृद्ध शाली एवं सुसम्बद्ध राष्ट्र है, क्योंकि उनके राजमार्ग हजारों किलोमीटर चलकर विभिन्न जातियों को परस्पर मिला देते हैं।

(घ) आन्तरिक शान्ति–

किसी देश का सुयोग्य शासन और सफल सुरक्षा सुविकसित परिवहन पर ही निर्भर है। भारत जैसे विस्तृत देश में शान्ति स्थापित रखना बिना द्रुतगामी परिवहन के सम्भव नहीं। देश के किसी भाग में झगड़ा–फसाद या शान्ति–भंग होने पर तुरन्त पुलिस व फौज भेजकर शान्ति स्थापित की जाती है। प्राचीन काल में यह सम्भव न था। राजाओं के प्रतिनिधि कभी कभी स्वयं शासक बन बैठते थे।

(ङ.) साम्राज्यों का आविर्भाव–

राजनीतिक क्षेत्रों अथवा राज्यों की सीमा निर्धारित करने का श्रेय परिवहन को ही है। परिवहन के विकास के साथ ही यूनान के नगर राज्य छिन्न भिन्न हो गये। नगर के अन्तर्गत सीमाबद्ध रहने वाले राज्य प्राचीन हो गये। बड़े बड़े साम्राज्यों का मार्ग खुल गया। ब्रिटेन जैसे साम्राज्य बनने लगे, जिनका अधिकार विश्व के सभी महाद्वीपों और अनेक द्वीपों में फैल गया।

(च) सरकारी आय वृद्धि–

परिवहन के विकास से औद्योगिक उन्नति होती है, जिसका प्रतिफल देश की सरकार को करों के रूप में मिलता है। भूमि की मूल्य वृद्धि से भी सरकारी कोष में वृद्धि होती है। परिवहन का व्यक्तिगत स्वामित्व हो तो आय कर के रूप में सरकार को आय प्राप्त होती है, यदि उनका स्वामित्व सरकारी हो तो सरकार उनसे लाभांश प्राप्त करती है। भारतीय रेलवे प्रति वर्ष सरकारी कोष में एक निश्चित लाभांश देती है। देश की सरकार को भी अपना माल ले जाने के लिए कम भाड़ा देना पडता है। सभी देशों में डाक, सरकारी माल सैनिक सामग्री इत्यादि ले जाने के लिए रेलें कम किराया भाड़ा लेती हैं।

(छ) लोकतंत्र एवं भावनात्मक एकता के विकास में सहायक–

सडकें लोकतंत्रवाद को बढ़ाने में सहायक होती है, क्योंकि हर वर्ग के व्यक्ति एक साथ मिलकर यात्रा करते हैं। इनके भावनात्मक एकता का विकास होता है एवं परस्पर मेल जोल बढ़ाता है।

इसी प्रकार उपरोक्त वर्णन के आधार पर हम यह कह सकते हैं, किसी देश की आर्थिक एवं सामाजिक उन्नति, राजनैतिक सुरक्षा एवं सांस्कृतिक विकास बहुत कुछ सड़कों के विकास पर ही निर्भर रहता है।

शोध-ग्रन्थ

1. आधुनिक परिवहन डा0 शिवध्यान सिंह चौहान

2. योजना मासिक पत्रिका

3. योजना फरवरी 2003

4. भारत में यातायात के सिद्धान्त एवं समस्यायें डा0 एस0 सी0 सक्सेना

5. परिवहन अर्थशास्त्र पी0 एस0 जैन

अध्याय-2

अध्ययन क्षेत्र की आर्थिक एवं सामाजिक पृष्ठभूमि

1. अध्ययन क्षेत्र की भौगोलिक दशाएँ
2. जनसंख्या सम्बन्धी विशेषताएँ
3. जनसंख्या का आर्थिक वर्गीकरण
4. आर्थिक क्रियाएँ

अध्ययन क्षेत्र की आर्थिक एवं सामाजिक पृष्ठभूमि

बुन्देलखण्ड क्षेत्र उत्तर प्रदेश एवं मध्य प्रदेश राज्य के अति पिछड़े क्षेत्रों में सम्मिलित है। उत्तर प्रदेश के अन्तर्गत नवनिर्मित चित्रकूटधाम मण्डल एवं झाँसी मण्डल सम्मिलित हैं तथा मध्य प्रदेश के सागर सम्भाग के जनपद–दतिया एवं ग्वालियर सम्भाग सम्मिलित हैं।

प्रस्तुत अध्ययन चित्रकूटधाम मण्डल के बाँदा, हमीरपुर, महोबा एवं चित्रकूट जनपद से सम्बन्धित है।

सामान्य परिचय :

वर्तमान अध्ययन के अन्तर्गत चित्रकूटधाम मण्डल में बाँदा, हमीरपुर, महोबा एवं चित्रकूट जनपद सम्मिलित हैं। मण्डल प्रभाग के अन्तर्गत वर्गीकृत जनपद–बाँदा का ऐतिहासिक महत्त्व अतुलनीय है। जनपद–बाँदा विशेष रूप से भगवान् नीलकंठ एवं देवर्षि बामदेव की ख्याति एवं स्मृतियों से जुड़ा है। रामायण, महाभारत जैसे महाकाव्यों तथा वेद, पुराणों, संस्कृत साहित्य में इस क्षेत्र का विस्तृत वर्णन है। पूर्व में बाँदा जनपद को आदि कवि बाल्मीकि, सन्त कवि तुलसीदास, कवि पद्माकर, बाबू केदारनाथ अग्रवाल आदि महापुरुषों की जन्मस्थली एवं कर्मभूमि होने का गौरव प्राप्त है। इन महापुरुषों ने अपने कार्य द्वारा राष्ट्रीय एवं अन्तर्राष्ट्रीय पटल पर जनपद का विशेष प्रतिविम्व अंकित किया है। महाभारत में बाँदा नगर के बारे में उल्लेख मिलता है। जिसके आधार पर इसकी स्थिति सृष्टि के पूर्वकाल से मानी जाती है। उस समय उपरिचर नाम का राजा देवराज इन्द्र द्वारा नियुक्त किया गया था। महर्षि पराशर की पत्नी व विश्व साहित्य के सबसे विशाल ग्रन्थ महाभारत के रचयिता वेद–व्यास की माता मत्स्यगंधा ने यहीं पर जन्म लिया। ऋग्वेद के अनुसार बसु नाम के प्रतापी राजा ने इसे अपनी राजधानी बनाया। उसकी राजधानी में प्रवाहित शुक्तिमती नदी वर्तमान में केन नदी कहलायी। त्रेता युग में बाँदा का नाम देवर्षि बामदेव के निवास एवं तप करने से मिली ख्याति, से पूर्व में बामदा

पड़ा, जो अपभ्रंश होकर बाँदा में परिवर्तित हो गया। द्वापर युग में यह शहर विराट्पुरी के नाम से प्रसिद्ध हुआ। यहाँ राजा विराट का शासन रहा। पाण्डवों ने अज्ञात वास का समय यहीं बिताया था।

मण्डल मुख्यालय बाँदा से दक्षिण की दिशा में 56 किलोमीटर की दूरी पर विन्ध्य पर्वत की श्रेणियों पर स्थित कालिंजर क्षेत्र तथा यहीं पर अभेद दुर्ग आदि–काल से ही धार्मिक एवं सामरिक महत्व का केन्द्र रहा है। कालिंजर को कहीं शंकर का तपस्थल तो कहीं भगवान् सूर्य का निवास स्थल माना जाता है। लिंग पुराण (पूर्वाद्ध 24/104) कर्मपुराण (38/35–36) के अनुसार भगवान शंकर ने विषकाल कूट का पान किया, जिसकी तपिस का सामना करने के लिए विन्ध्याचल पर्वत के इस अजेय भूखण्ड को चुना तथा यहाँ आकर नीलकंठ तथा काल को जर्जरित करने के कारण वे कालंजर भी कहलाये और उनका समाधि स्थल कालंजरादि तथा कालंजर के नाम से विख्यात हुआ । यही कालंजर शब्द बाद में कालिंजर कहलाया ।

पेशवा बाजीराव तथा मस्तानी से उत्पन्न पौत्र नबाब अली बहादुर प्रथम ने लगभग 62 लाख वार्षिक आय का भू–भाग जीत कर बाँदा को अपना मुख्यालय बनाया। उसकी मृत्यु के पश्चात बसीन की पूरक सन्धि के द्वारा ब्रिटिश सरकार ने 3600000 रु0 वार्षिक आय की जागीर स्वीकृत कर दी तथा उसके पुत्र नवाब शमशेर बहुदर द्वितीय को 400000 रु0 वार्षिक आय की जागीर स्वीकृत कर दी। कम्पनी के अधीन प्रदेश का नाम बुन्देलखण्ड जिला रखा गया तथा मुख्यालय बाँदा ही रहा। नवाब जुल्फिकार अली के कार्यकाल में ऐतिहासिक जामा मस्जिद का निर्माण हुआ तथा नवाब टैंक की खुदाई या जीर्णोद्धार सम्पन्न हुआ। सन् 1856 की जन क्रान्ति में नवाब अली बहादुर द्वितीय ने अंग्रेजी शासन के विरुद्ध विद्रोह का नेतृत्व किया तथा उन्हे इन्दौर में आत्म समर्पण करना पड़ा ।

बाँदा शहर कपास तथा नील की व्यापारिक मण्डी थी। नगर शजर पत्थर के उद्योग तथा हस्त निर्मित दरी निर्माण के लिए प्रसिद्ध है। नगर में उत्तर प्रदेश कताई मिल सन् 1981 ई0 में स्थापित हुई तथा वर्तमान में बन्द है, बडे उद्योग धंधों का प्रायः अभाव है।

स्रोत– बुन्देलखण्ड का इतिहास डॉ0 महेन्द्र वर्मा

चित्रकूट :

6 मई सन् 1997 में चित्रकूट को राज्य स्तर पर मण्डल का दर्जा प्रदान किया गया जिसे चित्रकूट धाम नाम देते हुये इसके अन्तर्गत हमीरपुर, महोबा, बाँदा, चित्रकूट जिलों को सम्मिलित किया गया । इसके पूर्व में उपयुक्त जनपद–झाँसी मण्डल के अन्तर्गत समाविष्ट थे। चित्रकूट जनपद का मुख्यालय कर्वी है, जो मन्दाकिनी नदी तट पर स्थित है। महाभारत काल में कारुष जनपद का अथवा मराठा सेना अधिकारी कर्बे से सम्बन्धित कर्वी नाम प्रतीत होता है। कर्वी से 10 किलोमीटर दूर तरौंहा ऐतिहासिक पुरातनता लिए हुये है। तलहटी पर बसे हुऐ तरौंहा का नामकरण कृष्ण कवि के अनुसार ताराहवन से सम्बन्धित है जो लगभग 150 वर्षों तक सुर्की सत्ता का केन्द्र विन्दु था। प्रसिद्ध तीर्थ चित्रकूट भी कर्वी रेल्वे स्टेशन से 10 किलोमीटर दूर है।

पेशवा बाजी राव द्वितीय के भाई अमृत राव को कर्वी की जागीर अगस्त सन् 1803 ई0 में प्राप्त हुई थी। उनकी मृत्यु सन् 1842 ई0 में हो गयी। मराठी सेना के अतिरिक्त यहाँ भी कम्पनी सेना की छावनी थी । सन् 1857 की क्रान्ति में नारायण राव तथा माधव राव ने स्वतंत्रता संग्राम में सक्रिय भाग लिया तथा उन्हे दण्ड स्वरूप निष्कासित किया गया। पेशवा परिवार द्वारा निर्मित गणेशबाग पंचशिखर का महालक्ष्मी मन्दिर दर्शनीय है। शिव गणेश की मूर्तियाँ पुरातत्व विभाग द्वारा संरक्षित हैं। मन्दिर में युग्म मूर्तियाँ भी अंकित हैं एक बाबड़ी भी है कर्वी के समीप काली मिट्टी के क्षेत्रों में कपास काफी मात्रा में होता था ।

कर्वी रेल्वे स्टेशन झाँसी मानिकपुर लाइन में जो इलाहाबाद, ग्वालियर, बनारस, आगरा, बम्बई आदि से सम्बद्ध हैं और राष्ट्रीय राजमार्ग नं0 76 भी इसी बीच से निकलता है, जो इलाहाबाद, मानिकपुर, मिरजापुर, झाँसी को मिलता है। चित्रकूट जनपद का पाठा क्षेत्र जलाभाव के कारण बहुचर्चित है। कुछ गाँवों में मीलों दूर से पानी लाना पड़ता है। यहाँ के मूल निवासी कोल हैं, जो यातायात के संसाधनों से विहीन, जंगलों एवं ऊबड़ खाबड़ पथरीली जमीन पर समतल मार्ग न होने के कारण शेष समाज से दूर एवं आर्थिक रूप

स्रोत– बुन्देलखण्ड की पौराणिक कथायें डॉ0 गौरीशंकर

से विपन्न हैं। सहज सुगम मार्ग न होने से शासकीय कर्मचारी भी इन बस्तियों में जाने से कतराते हैं । विकास की किरण इनके जीवन को प्रकाशित करने की अभी भी प्रतीक्षा कर रही है।

हमीरपुर :

चन्देल वंश के शासक हम्मीर वर्मन से हमीरपुर का नाम सम्भावित है। जनपद का मुख्यालय यमुना और बेतवा नदी से घिरा हुआ है। हमीरपुर (मध्य रेल्वे) बाँदा, कानपुर लाइन का प्रसिद्ध स्टेशन है। नदी पर पुल बन जाने के कारण उरई– कानपुर सड़क मार्ग से जुड़ा हुआ है। ईस्ट इण्डिया कम्पनी द्वारा बुन्देलखण्ड जनपद के दो भाग किये जाने पर उत्तरी बुन्देलखण्ड हमीरपुर कहलाया । हमीरपुर में संगमेश्वर महादेव के निकट मिट्टी की बनी स्वर्णलेपित मूर्तियां पाँचवीं शताब्दी ई0 की प्राप्त हुई हैं। सन् 1996 ई0 में महोबा जनपद का निर्माण हो गया। इससे महोबा, कुलपहाड़, चरखारी तहसीलें हमीरपुर जनपद से अलग हो गईं। मकरबई में बैदिक कालीन अवशेष 100–200 ई0 पूर्व तक के प्राप्त हैं। भीष्म की माता मकरवाहिनी (गंगा) के नाम पर सम्भवतः कौरव वंशी वत्सों के अधीन थी। धूसरपात्रों के टुकड़े, उत्तरीय श्याम परिष्कृत पात्र, लौह बाणों के नोक, मन के गोमेध प्राप्त हुए है। राठ का सम्बन्ध महाभारत कालीन विराट नगरी से जुड़ा है।

प्राचीन काल में हमीरपुर नगर सुरक्षा की दृष्टि से दो नदियों बेतवा व यमुना नदी के मध्य बसाया गया था। दोनों नदियों में पुल न होने से आक्रमण कारियों से तो सुरक्षित था किन्तु आवागमन की दृष्टि से हमीरपुर पहुँचना कठिन था परिणामस्वरूप जनपद एवं नगर का विकास केवल सामाजिक तथा राजनैतिक रूप से ही नहीं, अपितु सुगम मार्ग न होने के कारण आर्थिक रूप से भी व्यापारिक गतिविधियों के शून्य हो जाने के कारण शून्य था । वर्तमान समय में दोनों नदियों पर सेतु निर्माण से नगर एवं जनपद के विकास के मार्ग प्रशस्त हुये हैं।

महोबा :

महोबा एक ऐतिहासिक नगरी है। इसका प्राचीन नाम महोत्सव नगरी था। यह नगरी आल्हा ऊदल एवं पान उत्पादन के लिए प्रसिद्ध है। जैन ग्रन्थ में इसका नाम महोबक प्राप्त है। जगनिक के वीर काव्य आल्हाखण्ड ने तो इसे लोक प्रिय बना दिया। महाभारत काल में यह नगर महाबली के नाम से प्रसिद्ध था। सन् 740 से 830 ई0 तक का काल चन्देलों के उदय का समय था। चन्देल वंश के आदि पुरुष चन्द्र वर्मन ने एक महोत्सव किया था, तभी से इसका नाम महोत्सव नगर पड़ा जो कालांतर में महोबा कहलाया। महोबा लगभग 400 वर्षों तक चन्देलों की राजधानी रहा। सन् 1196 ई0 में कुतुबुदीन ऐबक ने महोबा पर कब्जा कर लिया था तथा एक मुसलमान सूबेदार नियुक्त कर दिया था। तैमूर लंग के आक्रमण के बाद महोबा का सूबेदार मोहम्मद खाँ स्वतंत्र हो गया। सन् 1434 ई0 में महोबा पर मालवा के राजा हुसेन शाह ने राज किया और कुछ समय पश्चात जौनपुर के सूबेदार ने इसे अपने कब्जे मे ले लिया।

सन् 831 ई0 के लगभग चन्द्रवर्मन ने ग्रेनाइट शिलाखण्ड पर 18 भुजी चंन्द्रिका मूर्ति अंकित कराई। यही "स्मृति पूजा" की पंचमुखी शिवमूर्ति भी है। नवरात्रि में यहाँ मेला लगता है। 10 वीं शताब्दी में गोरख गिरि के निकट ग्रेनाईट शिला पर उत्कीर्ण "गजासुरसंहार" की प्रतिमा उत्तर भारत की अद्वितीय मूर्ति है।

महोबा से लगभग तीन किलो0 की दूरी पर रहेलिया में सन् 895 ई के लगभग चन्देल राजा राहिल वर्मन ने सूरज कुण्ड तथा त्रिभुजाकार सूर्य मन्दिर का निर्माण कराया था। मदन वर्मा के राज्य काल में मदन सागर का निर्माण हुआ। सरोवर के उत्तर पश्चिम के कोने पर स्थित खखरामठ नामक शिव मन्दिर की कला अनोखी है। इसमें गारा चूना का प्रयोग बिल्कुल नहीं है चन्देलों के पूज्य मनियाँ देव का मन्दिर इसी सरोवर के तट पर बना है। इसी के पास ग्रेनाईट शैल का 18 फिट ऊँचा एकश्मिक खम्भा है, जिसके आधार का व्यास लगभग पौने दो फिट है। इसके ऊपरी भाग में चार सिंहों की मूर्तियों तथा उसमें लटकती हुई प्रस्तर की जंजीरें तथा घंटियाँ सुशोभित है। यहाँ पर इसे दीवर आल्हा की गिल्ली के नाम से जाना जाता है। कल्याण सागर, वीर वर्मन की पत्नी

कल्याणी देवी ने सन् 1250 ई0 के लगभग बनवाया था। महोबा के राजा परमाल के पुत्र ब्रह्मा ने पृथ्वीराज की बेटी से बल पूर्वक विवाह कर लिया था। माहिल के सुझाव पर पृथ्वी राज ने सन् 1182 ई0 में महोबा को घेर लिया था ।

श्रावण मास की पूर्णिमा के दिन चन्देल राजकुमारी चन्द्रावलि अपनी चौदह सौ सखियों सहित कजलियों के हरे पर्ण पात लेकर अपना त्योहार मनाने कीरत सागर की ओर चल पड़ी । चमुंडाराय ने युद्ध का डंका बजवा दिया। युद्ध में आल्हा ऊदल की सेना ने पृथ्वी राज चौहान के चारो पुत्रों को मार गिराया तथा उन्हें भागने के लिए विवश किया। पूरा दिन घमासाम युद्ध में बीत गया। इसलिए रक्षा बन्धन का त्योहार दूसरे दिन मनाया गया। इस ऐतिहासिक त्योहार को भुजरियों का मेला कहते हैं। जो आज तक मनाया जाता है। महोबा किले में प्राप्त शिलालेख सं0 1240 ई0 से स्पष्ट है कि पृथ्वीराज महोबा पर विजय प्राप्त नहीं कर सका। इस युद्ध का वर्णन आल्हा ऊदल की शूर वीरता पर महाकवि जगनिक ने वीर काव्य आल्हा का सृजन किया।

मदन सागर के समीप के प्रस्तर खण्डों पर चौबीस जैन तीर्थकारों की प्रतिमायें उत्कीर्ण है। सिंह नाद, अवलोकितेश्वर की प्रतिमा अनुपम है। इसका निर्माण काल सन् 1149 ई0 माना जाता है। मदन सागर के पूर्वी किनारे पर बौद्ध स्तूप के भग्नावशेष प्राप्त हुये है। इन में बुद्ध व तारा की मूर्तियाँ भी मिली हैं, जो लखनऊ संग्रहालय में सुरक्षित हैं। भविष्य पुराण में महोबा का नाम महोवत है। चन्दवरदाई ने महोत्सव नगर का उल्लेख किया है। पण्डित रमानन्द के अनुसार "ग्रीस के स्पाटी" का इतिहास रखने वाली नगरी महोबा है। नये जनपद का निर्माण 11 फरवरी सन् 1996 को हुआ था ।

नवसृजित चित्रकूटधाम मण्डल में बाँदा, हमीरपुर, महोबा, चित्रकूटधाम कर्वी जिले सम्मिलित हैं, जो कि 14872.6 वर्ग किलोंमीटर में फैले है। मण्डल मुख्यालय प्रदेश के दक्षिण भाग में बुन्देलखण्ड प्रभाग के पूर्व जनपद बाँदा 25^0 से 26^0 अक्षांश तथा 79^0 से 81^0 देशान्तर के मध्य स्थित है। मण्डल चित्रकूट धाम कर्वी 14444.20 वर्ग किलो मीटर फैला है। जिसमें 13 तहसीलें सम्मिलित हैं, जिन्हें 24 विकास खण्डों में बाँटा गया है। मण्डल मैदानी तथा पहाड़ी भाग का मिश्रण हैं, जिसमें आवागमन के साधनों का अत्यंन्त

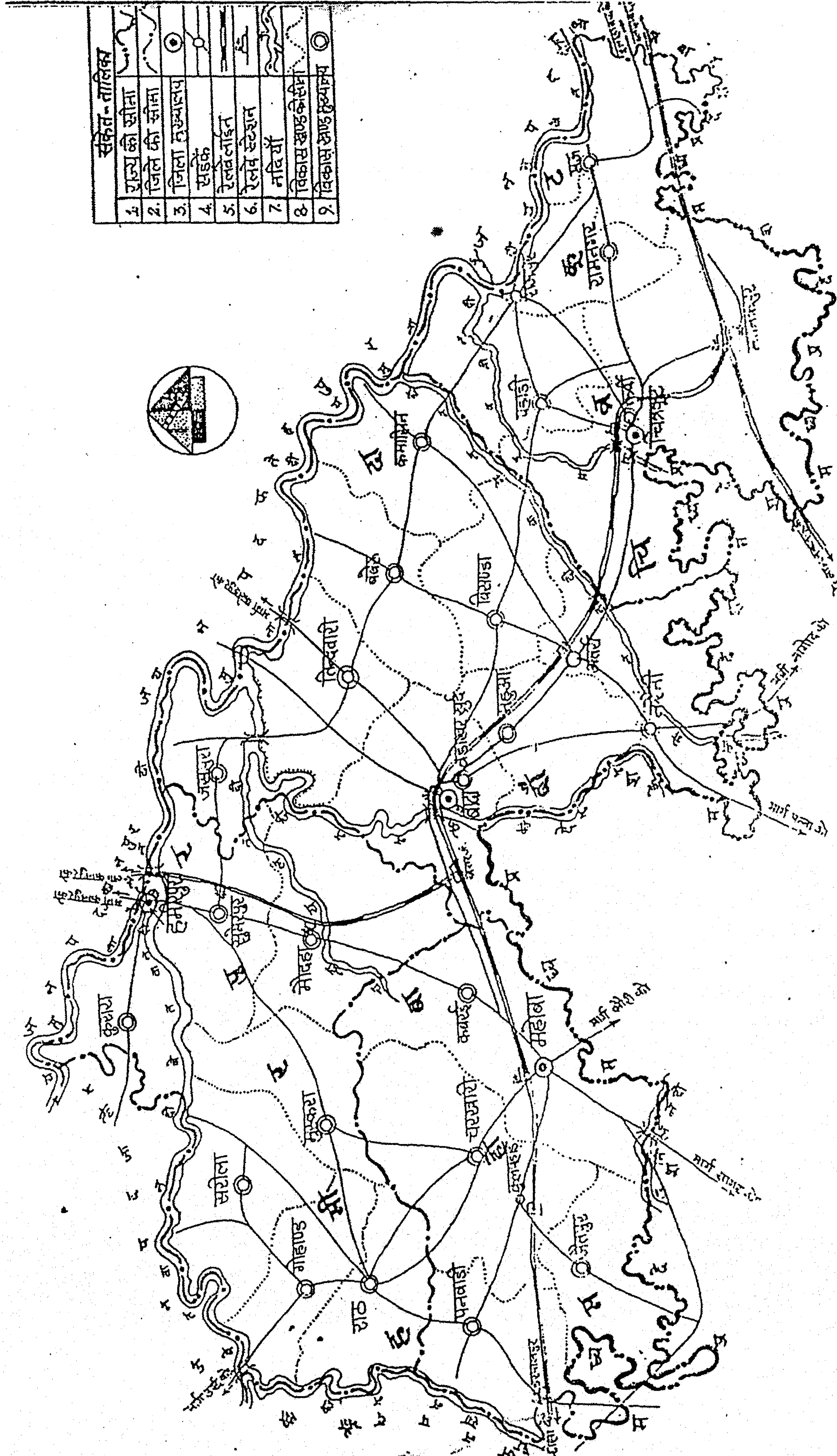
अभाव है जिसके कारण ग्रामींण जनसंख्या आज भी स्वास्थ्य एवं जन उपयोगी सेवाओं से वंचित हैं, क्योंकि किसी भी राष्ट्र/राज्य या जनपद का विकास वहाँ के यातायात पर निर्भर है। सामान्य रूप से यातायात में जल थल वायु के परिवहन को सम्मिलित किया जाता है।

किन्तु जल एवं वायु यातायात आज के इस समाजवादी अर्थ व्यवस्था में अत्यधिक कठिन एवं दुर्लभ है तथा जल एवं वायु यातायात का प्रयोग हर समय प्रत्येक जगह असम्भव है। इसलिये आज के युग में विकास की सफलता मूल रूप से सड़क परिवहन पर निर्भर करती है। क्योंकि अन्य साधनों का प्रयोग करने के लिये सड़क परिवहन का योगदान लेना अत्यन्त आवश्यक है।

1. क्षेत्र की भौगोलिक दशाएँ

अध्ययन क्षेत्र नवसृजित चित्रकूट धाम मण्डल के गठन के पश्चात् इस मण्डल में बाँदा, हमीरपुर, महोबा, चित्रकूट जनपद सम्मिलित है। मण्डल का मुख्यालय बाँदा जनपद हैं। यह उत्तर प्रदेश के दक्षिण भाग में बुन्देल खण्ड प्रभाग के पूर्व में जनपद बाँदा 25^0 से 26^0 अक्षांश तथा 79^0 से 81^0 देशान्तर के मध्य स्थित है। मण्डल का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल 14444.20 वर्ग किलो मीटर है। जिसका ग्रामीण क्षेत्रफल 14348.88 वर्ग किलो मीटर है। तथा नगरीय क्षेत्रफल 95.32 किलोमीटर है। मण्डल का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल प्रदेश के क्षेत्रफल 240928 किलोमीटर का 5.99 प्रतिशत है। इसके उत्तर में फतेहपुर दक्षिण में सतना, छतरपुर, पन्ना तथा पूर्व में इलाहाबाद तथा पश्चिम में झाँसी ललितपुर की सीमायें हैं। चित्रकूट धाम मण्डल को वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार जनसंख्या 4055730 है। मण्डल में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 4866 कि0 मी0 जिसमें पक्की सड़कों से जुड़े ग्रामों की संख्या 1312 है।

चित्रकूट मण्डल



चित्र संख्या 2.1

सारणी संख्या 2.1

मण्डल के जनपदों का क्षेत्रफल एवं सम्बन्धित तहसीलें

क्र0 सं0	जनपद का नाम	सम्बन्धित तहसील	क्षेत्रफल (किलोमीटर)
1	बाँदा	बाँदा	4114.20
		बबेरू	
		अतर्रा	
		नरैनी	
2	कर्वी	कर्वी	3164
		मऊ	
3	हमीरपुर	हमीरपुर	4282
		राठ	
		सरीला	
		मौदहा	
4	महोबा	महोबा	2884
		चरखारी	
		कुलपहाड़	
	योग–	तहसीलों की संख्या 13	14444.20 वर्ग किमी0

स्रोत- कार्यालय अर्थ एवं संख्याधिकारी ।

प्रशासनिक दृष्टि से मण्डल में चार जनपद क्रमशः बाँदा, हमीरपुर, चित्रकूट, महोबा इन चारों जनपदों में 13 तहसीलें है जो क्रमशः निम्नलिखित है–

बाँदा, बबेरू, अतर्रा, नरैनी, कर्वी, मऊ, हमीरपुर,, राठ, मौदहा, सरीला, महोबा, चरखारी, कुलपहाड़ तथा मण्डल में 24 विकास खण्ड हैं जो सारणी संख्या 2 में दर्शाये गये हैं।

सारणी संख्या 2.2

मण्डल के जनपद तथा तहसीलों एवं विकास खण्डों का विवरण

क्र0 सं0	जनपद का नाम	तहसील	विकास खण्ड
1	बाँदा	बाँदा बबेरू अतर्रा नरैनी	जसपुरा तिन्दवारी बडोखर खुर्द बबेरू कमासिन बिसण्डा महुआ नरैनी
2	कर्वी	कर्वी मऊ	मऊ रामनगर कर्वी मानिकपुर पहाडी
3	महोबा	महोबा चरखारी कुलपहाड़	पनवाडी जैतपुर चरखारी कबरई
4	हमीरपुर	राठ मौदहा हमीरपुर सरीला	कुरारा सुमेरपुर सरीला गोहाण्ड राठ मुस्करा मौदहा

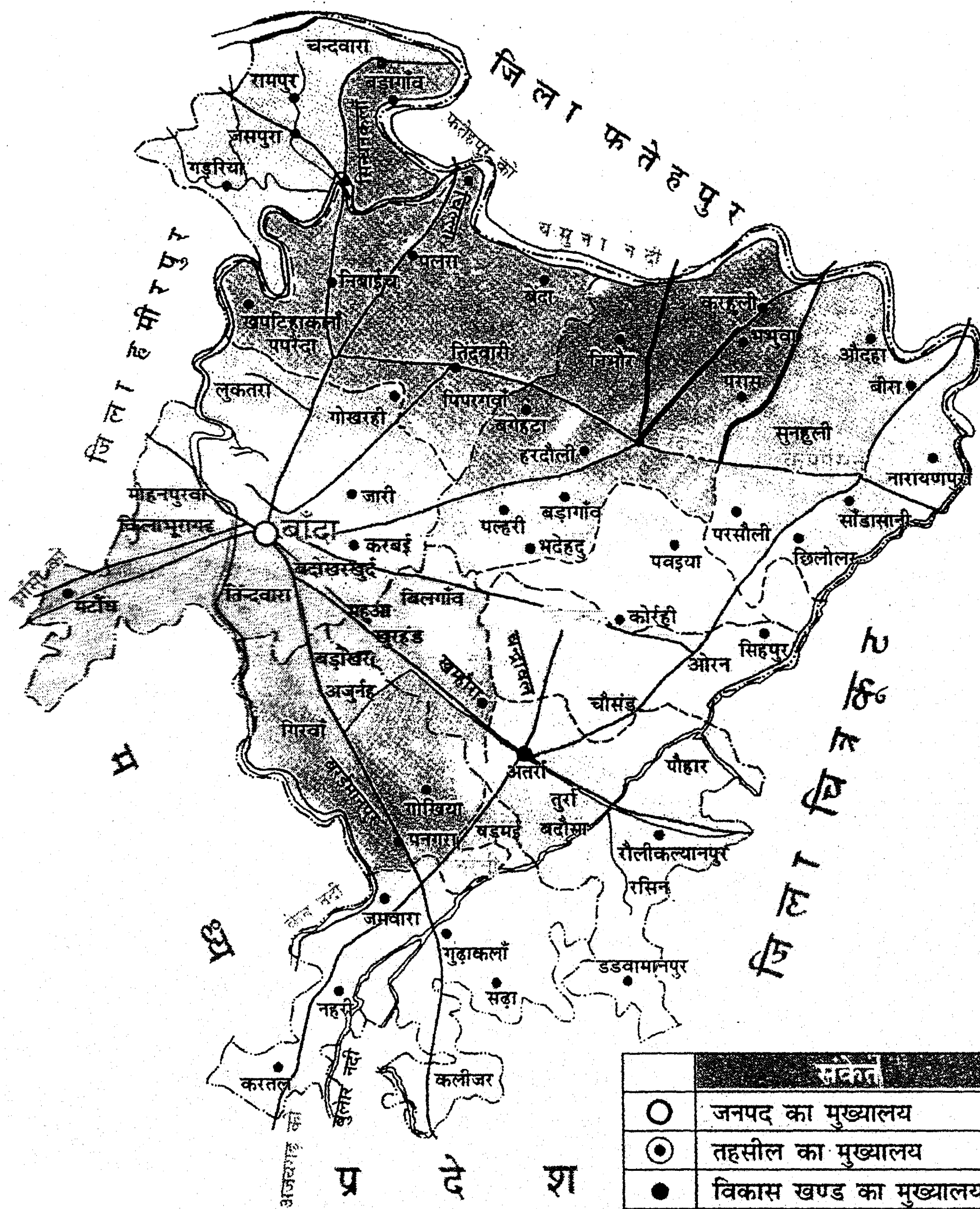
स्रोत- कार्यालय अर्थ एवं संख्याधिकारी ।

मण्डल का जनपदवार संक्षिप्त विवरण

जनपद—बाँदा

बाँदा जनपद के उत्तर में यमुना नदी तथा फतेपुर जनपद, दक्षिण में छतरपुर, पन्ना, सतना जनपद, पूर्व में चित्रकूट, रींवा तथा पश्चिम में हमीरपुर जनपद है। ये जिले बाँदा जनपद की राज नैतिक सीमा निर्धारित करते हैं। बाँदा जनपद 25^0 से 26^0 अक्षाँश तथा 79^0 से 81^0 देशान्तर के मध्य स्थित है। जनपद का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल 4114.20 वर्ग किमी है, जिसमें ग्रामीण क्षेत्रफल 4079.4 वर्ग किमी0 तथा नगरीय क्षेत्रफल 34.87 वर्ग किमी है। जनपद के नगरीय क्षेत्रों का क्षेत्रफल जनपद के कुल भौगोलिक क्षेत्रफल का. 85 प्रतिशत है। जिले की पूर्व से पश्चिम तक को ल0 75—80 किमी0 व उत्तर दक्षिण तक की चौड़ाई 50—60 किमी0 है। वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार जनपद की कुल जन संख्या 1501602 है। जिसमें ग्रामीण 1257584 एवम् 244018 नगरीय है। तथा जनपद में कुल पक्की सड़कों को लम्बाई 1564 किलोमीटर है। तथा सब ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े ग्रामों की संख्या 434 है।

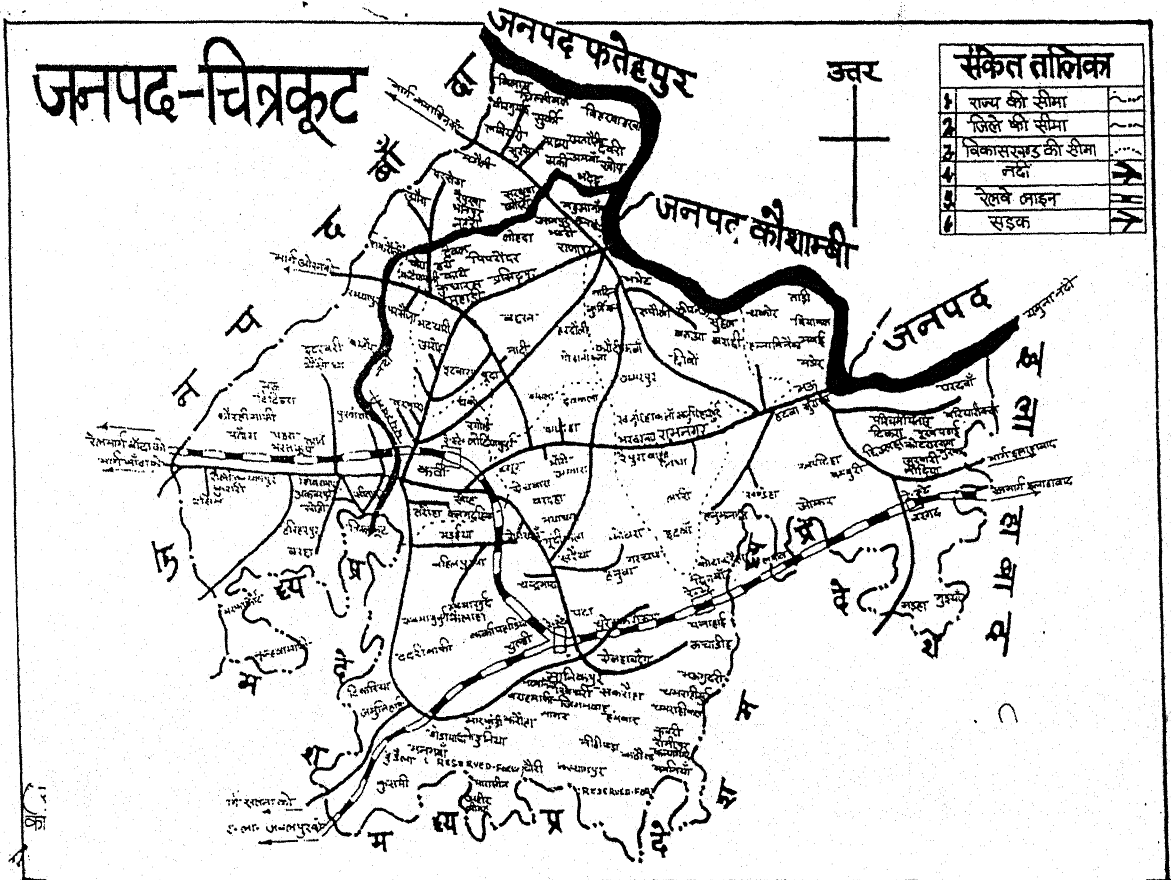
मानचित्र जनपद बाँदा



चित्र संख्या 2.2

जनपद–चित्रकूट

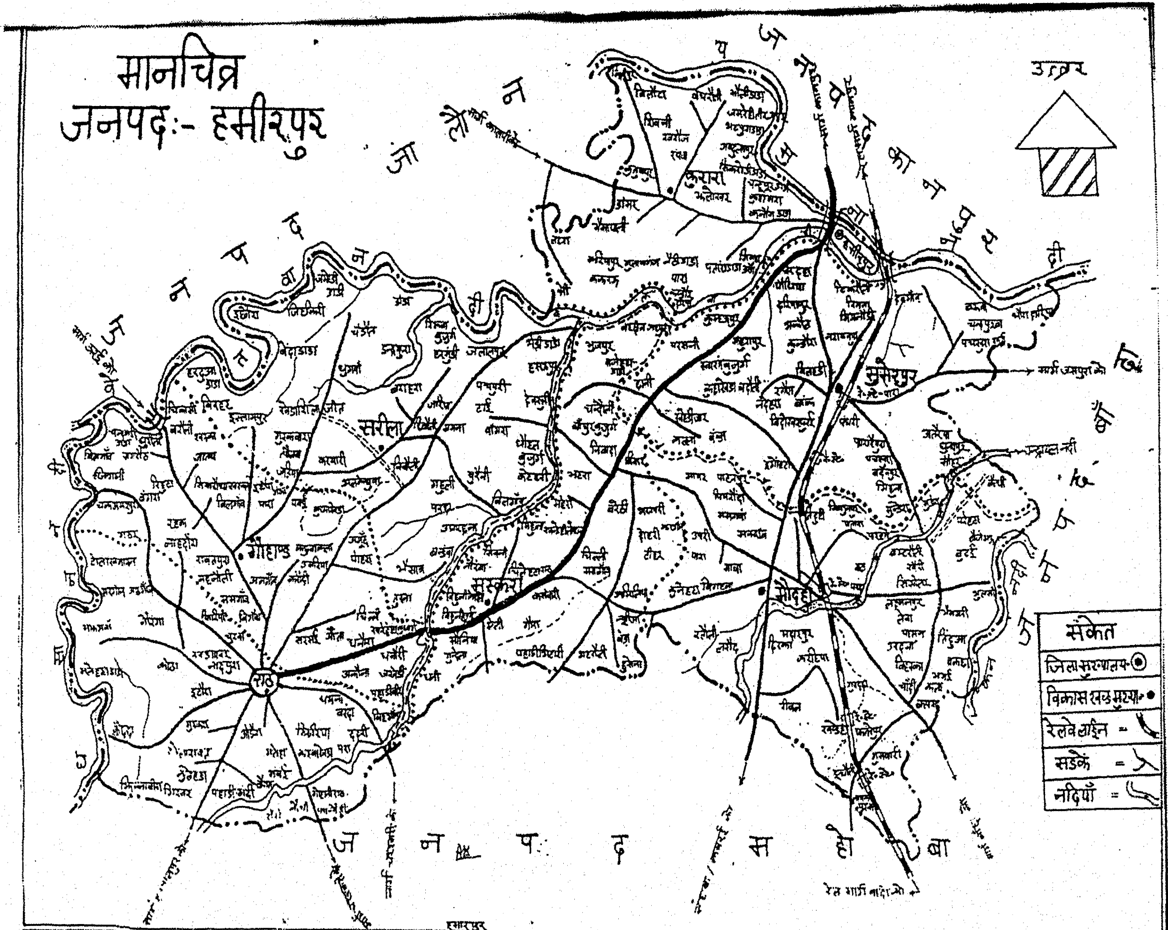
चित्रकूट जनपद के उत्तर में कौशाम्बी, दक्षिण में मध्य प्रदेश के सतना एवं रीवा जनपद पूर्व में इलाहाबाद तथा पश्चिम में बाँदा जनपद है। ये जिले चित्रकूट जनपद की राजनैतिक सीमा निर्धारित करते हैं। चित्रकूट जिला 24^{0} 48^{0} से 25^{0} 12^{0} उत्तरी अक्षांश तथा 80^{0} 58^{0} से 81^{0} 34^{0} पूर्वी देशांतर में मध्य स्थिति है। यह जनपद पूर्व से पश्चिम 62 किलोमीटर तथा उत्तर से दक्षिण 57.7 किलो मी0 है तथा जनपद का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल 3164 वर्ग किलो मीटर है, जिसमें ग्रामीण क्षेत्रफल 3153.22 वर्ग किलो मी0 है एवम् नगरीय क्षेत्रफल 10.78 वर्ग किलोमीटर है, जो वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार जनपद की कुल जनसंख्या 766225 है। जिसमें 689665 ग्रामीण तथा 76560 नगरीय है। जनपद में पक्की सड़कों की लम्बाई 795 किलोमीटर है। जिसमें सभी ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गाँवों की संख्या 191 है।



चित्र संख्या 2.3

जनपद–हमीरपुर

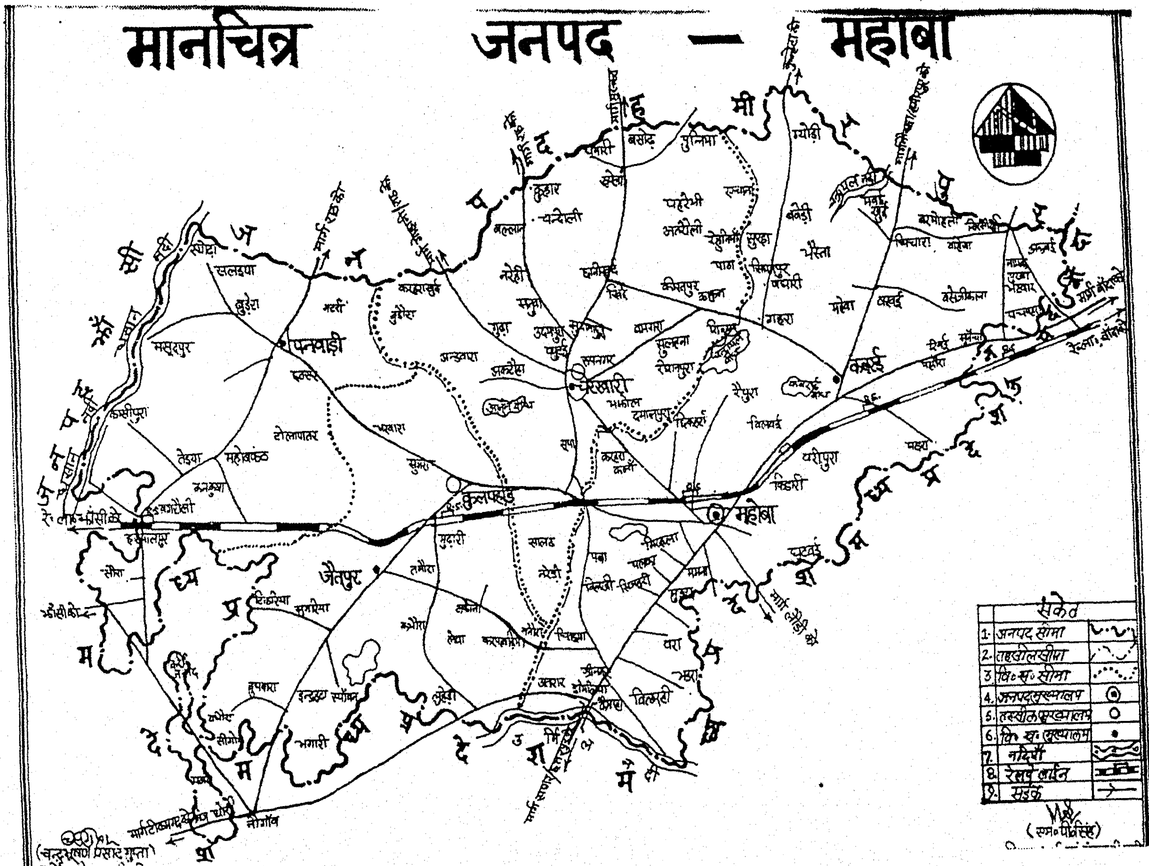
हमीरपुर जनपद के उत्तर में फतेहपुर, जालौन, दक्षिण में छतरपुर, टीकमगढ़ पूर्व में बाँदा तथा पश्चिम में झाँसी जनपद है। ये जिले हमीरपुर जनपद की राजनैतिक सीमा निर्धारित करते हैं। हमीरपुर जिला $25^{0>}$ $26^{0>}$ उत्तरी अक्षांश तथा 79^0 16^0 – 80021, पूर्वी देशांतर में मध्य स्थित है। जनपद का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल का .46 प्रतिशत है। वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार जनपद की कुल जनसंख्या 1043724 है, जिसमें ग्रामीण 869916 तथा 173808 नगरीय जनसंख्या है। जनपद में कुल 1523 किलोमीटर पक्की सड़कें है, जिसमें सभी ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गाँवों की संख्या 371 है।



चित्र संख्या 2.4

जनपद—महोबा

महोबा जनपद के उत्तर में हमीरपुर, दक्षिण में छतरपुर, पूर्व में बाँदा, पश्चिम में झाँसी जनपद है। ये जिले महोबा जनपद की राजनैतिक सीमा निर्धारित करते हैं। जनपद का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल 2884वर्ग किलोमीटर है। एवम् नगरीय क्षेत्रफल 2854.05 वर्ग किलो मी0 है तथा जनपद का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल का 1.03 प्रतिशत है। वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार जनपद की कुल जनसंख्या 758379 है। जिसमें 603484 ग्रामीण एवम् 154895 नगरीय जनसंख्या है। जिसमें सभी ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गाँवों की संख्या 191 है।



चित्र संख्या 2.5

सारणी संख्या 2.3
मण्डल की तहसील वार स्थिति

तहसील	विकास खण्ड	भौ0 क्षे0 (किमी^{2})	2001 कुल जनसंख्या	2003–04 प्रति हजार वर्ग किमी0 पर पक्की सड़कों की लंम्बाई
हमीरपुर	कुरारा, सुमेरपुर	1003.42	245388	372 किमी0
सरीला	सरीला	680	102998	210 किमी0
राठ	गोहाण्ड, राठ	947.15	194642	410 किमी0
मौदहा	मुस्करा, मौदहा	1159.27	273956	462 किमी0
महोबा	कबरई	1185.74	225640	314 किमी0
चरखारी	चरखारी	765.86	102323	220 किमी0
कुलपहाड़	पनवाड़ी, जैतपुर	1232.95	275521	402 किमी0
बाँदा	जसपुरा,तिन्दवारी,बड़ोखर खुर्द	1608.44	65603	524 किमी0
बबेरू	बबेरू, कमासिन	1107.3	50257	313 किमी0
अतर्रा	बिसण्डा, महुआ	976.16	55123	355 किमी0
नरैनी	नरैनी	828.94	33961	230 किमी0
कर्वी	कर्वी, मानिकपुर, पहाड़ी	2505.5	511860	341.8 किमी0
मऊ	मऊ, रामनगर	844.45	212921	199.3 किमी0

श्रोत- जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका

जनपद हमीरपुर के विकास खण्ड

विकास खण्ड ग्रामीण विकास की इकाई है । मण्डल में 24 विकास खण्ड हैं। इनका संक्षिप्त विवरण निम्नवत् है ।

कुरारा–

कुरारा विकास खण्ड हमीरपुर जनपद में स्थित है, जो हमीरपुर जनपद मुख्यालय से 17 किलो0 मी0 की दूरी पर स्थित है। कुरारा ब्लाक के उत्तर में यमुना नदी एवं जनपद कानपुर है तथा दक्षिण में बेतवा नदी हैं। वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार 48827 पुरूष एवं 41746 स्त्रियाँ हैं तथा कुरारा विकास खण्ड की कुल जनसंख्या 90573 है। कुरारा विकास खण्ड में कुल 185 किलो0 मी0 पक्की सड़कें एवं सभी ऋतुओं योग्य सड़कों से जुड़े ग्रामों की संख्या 49 है।

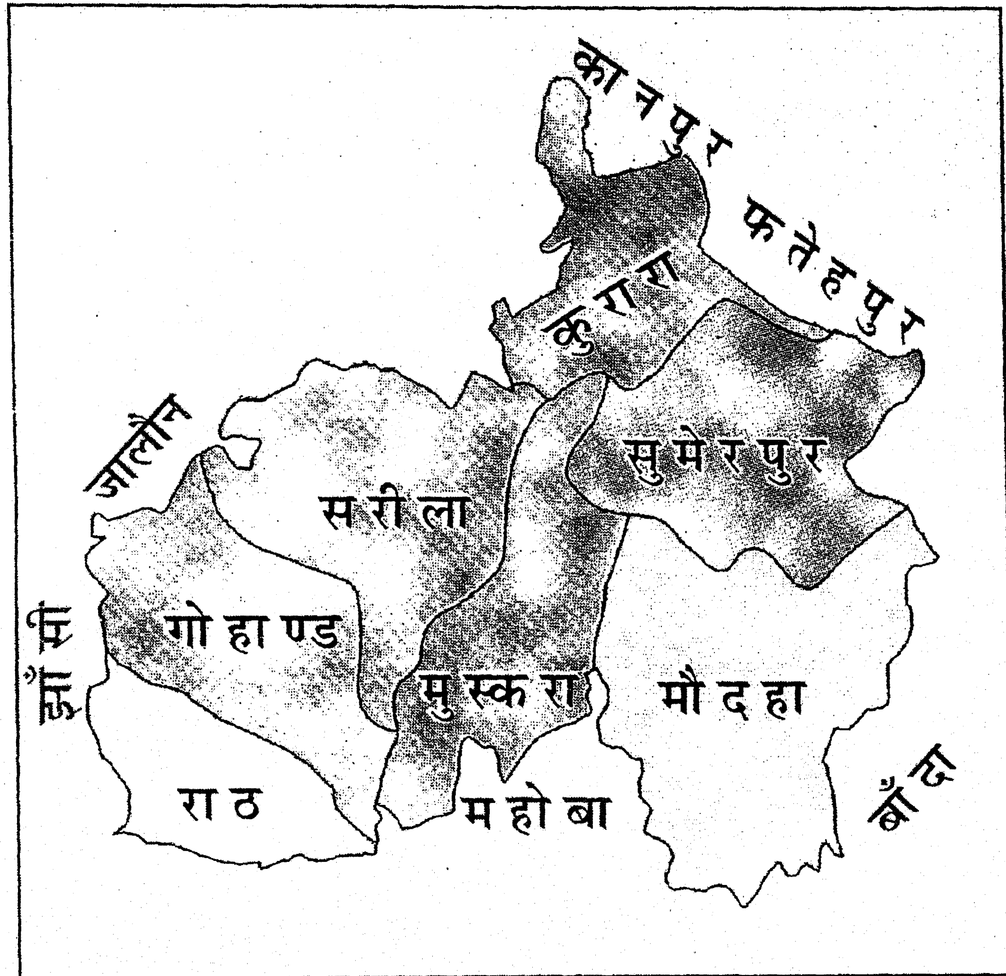
सुमेरपुर–

सुमेरपुर हमीरपुर तहसील का ब्लाक हैं । यह जनपद मुख्यालय से 16 किलो0 मी0 की दूरी पर स्थित हैं । इसका भौगोलिक क्षेत्रफल 578.53 वर्ग किलो0 मी0 है। यहाँ की जनसंख्या 102998 है। जिसमें पुरूषों की संख्या 56004 एवं स्त्रियों की संख्या 46994 है तथा 17145 परिवार हैं। विकास खण्ड में कुल 84 गाँव हैं, जिसमें 65 आबाद एवं 19 गैर आबाद गाँव है तथा यहाँ कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 210 किलो0 मी0 हैं, जिसमें सब ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गाँवों की संख्या 43 है।

गोहाण्ड–

राठ तहसील का विकास खण्ड है, जिसकी जिला मुख्यालय से दूरी 95 किलो0 मी0 है। उत्तर में बेतवा नदी एवं पश्चिम में राठ तहसील स्थित है । विकास खण्ड का भौगोलिक क्षेत्रफल 505.14 वर्ग किलो0 मी0 है तथा यहाँ की जनसंख्या 106399 है। जिसमें पुरूषों की संख्या 57099 एवं स्त्रियों की संख्या 49300 है जिसमें 182099 परिवार हैं। विकास खण्ड में कुल 88 गाँव हैं, जिसमें 75 आबाद एवं 15 गैर आबाद हैं तथा कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 192 किलोमीटर तथा सब ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गाँवो की संख्या 45 है ।

हमीरपुर जनपद के विकास खण्डों के मानचित्र



चित्र संख्या 2.6

श्रोत- जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका

राठ–

जनपद की तहसील के साथ–साथ राठ जनपद का विकास खण्ड भी है, जिसकी जिला मुख्यालय से दूरी 81 किलोमीटर है। विकास खण्ड का भौगोलिक क्षेत्र फल 442.01 वर्ग किलोमीटर है तथा यहाँ की जनसंख्या 92243 है जिसमें पुरूषों की संख्या 49682 तथा स्त्रियों की संख्या 42561 है । जिसमें 15687 परिवार हैं। विकास खण्ड में आबाद गाँवों की संख्या 63 एवं गैर आबाद गाँव 23 हैं। कुल गाँवों की संख्या 86 है । विकास खण्ड में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 218 किलोमीटर है, जिसमें सभी ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गाँवों की संख्या 52 है।

मुस्करा–

मौदहा तहसील का विकास खण्ड है। यह जिला मुख्यालय से 54 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है यहाँ का भौगोलिक क्षेत्रफल 513.98 वर्ग किलोमीटर है। तथा यहाँ की जनसंख्या 124586 है। जिसमें पुरुषों की संख्या 67541 एवं स्त्रियों की संख्या 57045 है, जिसमें 21080 परिवार हैं, विकास खण्ड में कुल गाँवों की संख्या 73 है, जिसमें 57 आबाद गाँव तथा 16 गैर आबाद गाँव हैं । विकास खण्ड में कुल पक्की सडकों की लम्बाई 198 किलोमीटर तथा सभी ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गाँवों की संख्या 47 हैं ।

मौदहा–

यह जनपद की तहसील के साथ–साथ विकास खण्ड भी है । यह जिला मुख्यालय से 32 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है। यहाँ का भौगोलिक क्षेत्रफल 645.29 वर्ग किलोमीटर है। यहाँ की जनसंख्या 148370 है, जिसमें पुरूषों की संख्या 80465 है तथा स्त्रियों की संख्या 67095 है, जिसमें 25173 परिवार हैं । विकास खण्ड में कुल गांवों की संख्या 103 है जिसमें 89 आबाद गाँव और 14 गैर आबाद गाँव हैं। विकास खण्ड में कुल पक्की सड़को की लम्बाई 264 किलोमीटर एवं सभी ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े ग्रामों की संख्या 69 है।

जनपद महोबा के विकास खण्डों की स्थिति–

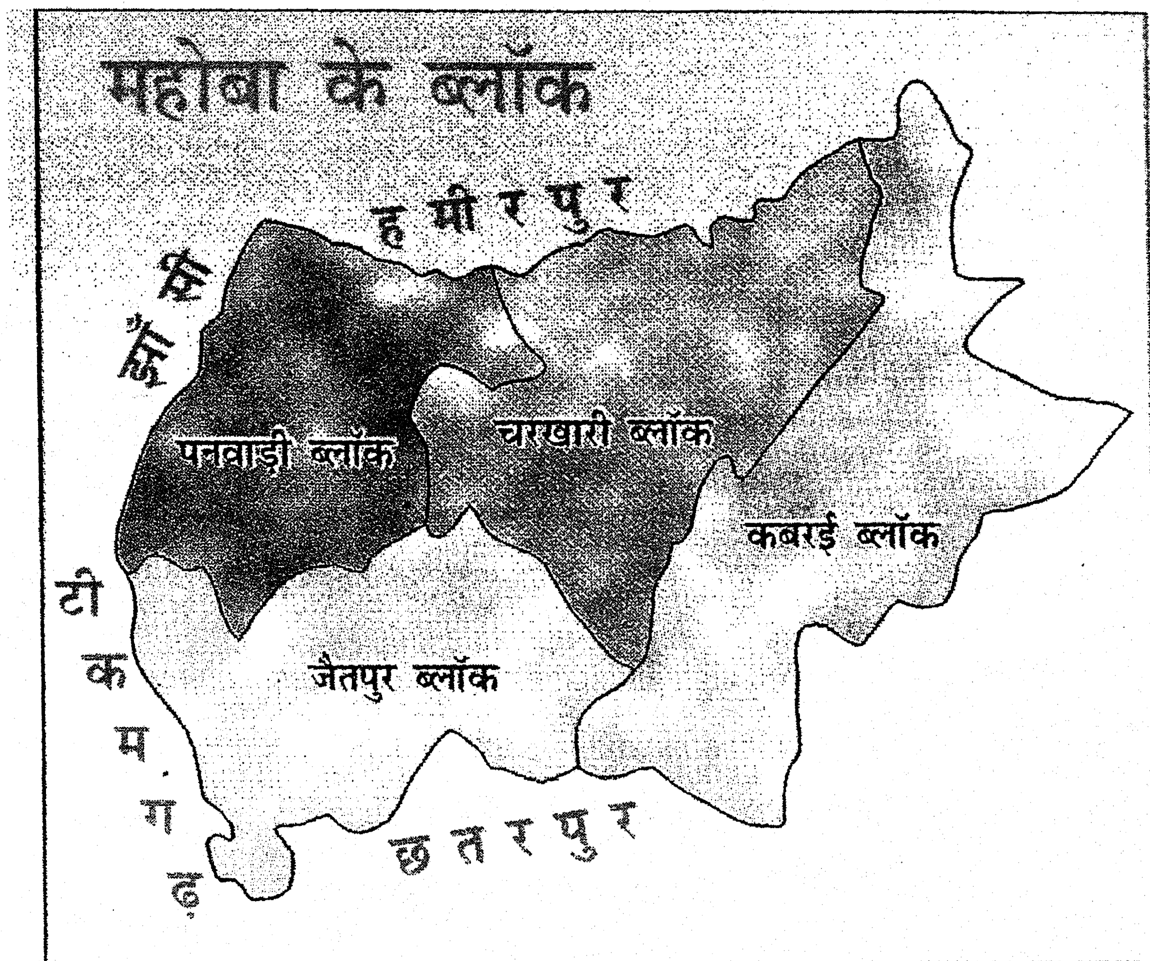
कबरई–

यह महोबा तहसील का विकास खण्ड हैं, जो जनपद मुख्यालय से 20 किमी0 की दूरी पर स्थित है। विकास खण्ड के उत्तर में हमीरपुर तथा दक्षिण में मध्य प्रदेश एवं पश्चिम में बाँदा स्थित है। यहाँ का भौगोलिक क्षेत्रफल 1185.74 वर्ग किलोमीटर है। जिसकी कुल जनसंख्या 225640 है जिसमें पुरूषों की संख्या 121730 एवं स्त्रियों की संख्या 103910 है तथा 387123 परिवार हैं। विकास खण्ड में कुल 133 गाँव हैं, जिनमें 126 आबाद एवं 7 गैर आबाद गाँव हैं। विकास खण्ड में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 314 किलोमीटर हैं, पक्की सड़कों से जुडें गाँवों की संख्या 103 है।

चरखारी–

यह विकास खण्ड एवं तहसील दोनों है। यह जिला मुख्यालय से 21 किलो0 मी0 दूरी पर स्थित है, जिसका भौगोलिक क्षेत्रफल 765.86 वर्ग किलोमीटर है, जिसकी जनसंख्या 102323 है जिसमें पुरूषों की संख्या 55087 है तथा स्त्रियों की संख्या 47236 है तथा 17881 परिवार है । विकास खण्ड के कुल गाँवो की संख्या 116 है, जिसमें 85 आबाद एवं 31 गैर आबाद गाँव है । विकास खण्ड में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 220 किलोमीटर तथा सभी ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े ग्रामो की संख्या 103 है।

महोबा जनपद के विकास खण्डों के मानचित्र



चित्र संख्या 2.7

श्रोत- जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका

जैतपुर–

यह कुलपहाड़ तहसील का विकास खण्ड है, जो जनपद मुख्यालय से 34 किलोमीटर दूरी पर स्थित है, जिसका भौगोलिक क्षेत्रफल 618.27 वर्ग किलोमीटर है। विकास खण्ड की कुल जनसंख्या 135455 है तथा पुरुषों की संख्या 72247 एवं स्त्रियों की संख्या 63208 तथा परिवारों की संख्या 22398 है। विकास खण्ड कें कुल गाँवों की संख्या 126 है, जिसमें 104 आबाद तथा 22 गैर आबाद गाँव सम्मलित हैं । विकास खण्ड में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 197 किलोमीटर तथा सब ऋतु योग्य सड़को से जुड़े ग्रामों की संख्या 67 है।

पनवाड़ी–

यह कुलपहाड़ तहसील का विकास खण्ड है, जो जनपद मुख्यालय से 5 किलोमीटर पर स्थित है, जिसका भौगोलिक क्षेत्रफल 614.68 वर्ग किलोमीटर है, जिसकी जनसंख्या 140066 है, जिसमें पुरूषों की संख्या 75247 है तथा 64819 स्त्रियाँ है एवं 23490 परिवार सम्मलित है। विकास खण्ड के कुल गाँवों की संख्या 146 है, जिसमें 120 गाँव आबाद एवं 26 गैर आबाद गाँव सम्मलित है । विकास खण्ड में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 205 किलोमीटर तथा सभी ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े ग्रामों की संख्या 80 है।

जनपद कर्वी के विकास खण्डों की स्थिति–

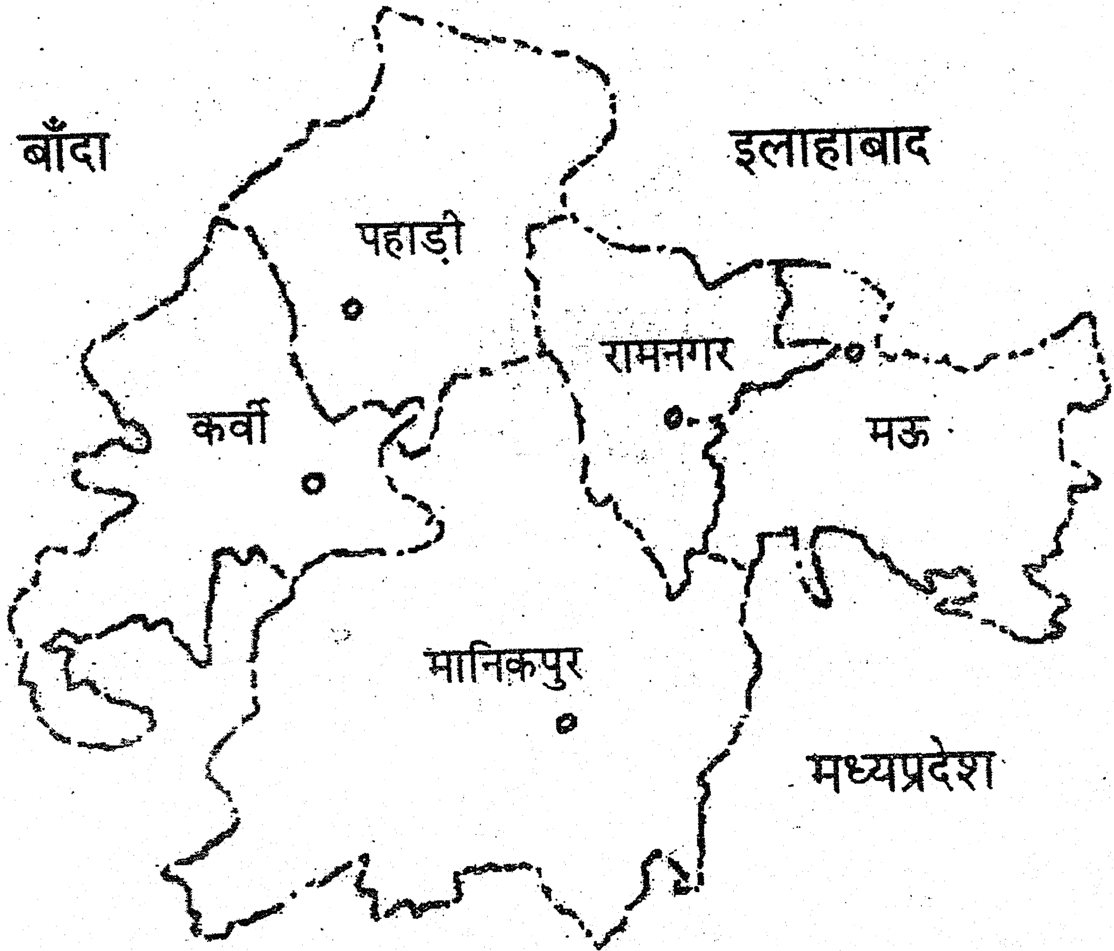
पहाड़ी–

पहाड़ी कर्वी तहसील का विकास खण्ड हैं, जो जिला मुख्यालय से 15 किलोमीटर की दूरी पर है। इसका भौगोलिक क्षेत्रफल 649.39 वर्ग किलोमीटर है तथा यहाँ की जनसंख्या 168594 है जिसमें पुरूषों की संख्या 90570 तथा स्त्रियों की संख्या 78024 है एवं कुल परिवारों की संख्या 26121 है। विकास खण्ड में कुल गाँवों की संख्या 150 है। जिसमें 127 आबाद गाँव तथा 23 गैर आबाद गाँव हैं। विकास खण्ड में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 186 किलो मीटर तथा सभी ऋतु योग्य सड़को से जुड़े विकास ग्रामों की संख्या 47 है।

कर्वी–

कर्वी जनपद एवं तहसील के साथ–साथ विकास खण्ड भी है। जिसमें पैसुनी नदी प्रवाहित होती है। मुख्यालय से लगभग 5 किलोमीटर दूर ऐतिहासिक एवं धार्मिक कामतानाथ मंदिर है, जहाँ लाखों दर्शनार्थी आते हैं। विकास खण्ड का भौगोलिक क्षेत्रफल 802.79 वर्ग किलोमीटर है जिसकी जनसंख्या 198871 है। जिसमें पुरूषों की संख्या 106928 एवं स्त्रियों की संख्या 91943 है जिसमें 31761 परिवार सम्मलित हैं। विकास खण्ड के गाँवों की कुल संख्या 168 है जिसमें 161 गाँव आबाद एवं 7 गाँव गैर आबाद हैं। विकास खण्ड में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 185 किलोमीटर है, जिसमें सब ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गाँवों की संख्या 40 है।

चित्रकूट जनपद के विकास खण्डों के मानचित्र



चित्र संख्या 2.8

श्रोत- जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका

मानिकपुर–

यह कर्वी तहसील का विकास खण्ड है । यहाँ पर तेंदू पत्ते का उद्योग होता है तथा यह मण्डल एवं क्षेत्र में खोये की सबसे बडी मंडी हैं । विकास खण्ड का भौगोलिक क्षेत्रफल 1053.32 वर्ग किलोमीटर हैं । यहाँ की कुल जनसंख्या 144395 है, जिसमें पुरुषों की संख्या 77137 एवं स्त्रियों की संख्या 67258 है तथा 23582 परिवार सम्मलित है। विकास खण्ड में कुल गाँवों की संख्या 115 है जिसमें 104 आबाद गाँव तथा 11 गैर आबाद गाँव है। विकास खण्ड में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 200 किलोमीटर है जिसमें सभी ऋतुओं योग्य सड़कों से जुड़े ग्रामो की संख्या 42 है ।

रामनगर–

रामनगर मऊ तहसील का विकास खण्ड है, जिसकी मुख्यालय से दूरी 35 किलोमीटर है। विकास खण्ड का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल कुल 423.68 वर्ग किलोमीटर है तथा विकास खण्ड की कुल जनसंख्या 84985 है जिसमें पुरुषों की संख्या 45194 एवं स्त्रियों की संख्या 39791 है । इस विकास खण्ड के कुल गांवों की संख्या 93 हैं, जिसमें 72 आबाद गाँव हैं तथा 21 गैर आबाद गाँव है। विकास खण्ड में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 85 किलोमीटर है, जिसमें सभी ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गांवों की संख्या 33 है ।

मऊ–

मऊ तहसील एवं विकास खण्ड दोनों है, जिसकी जिला मुख्यालय से दूरी लगभग 50 किलोमीटर है । विकास खण्ड का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल 453.77 वर्ग किलोमीटर है तथा यहाँ की जनसंख्या 127935 है, जिसमें पुरषों की संख्या 67373 तथा स्त्रियों की संख्या 60562 है जिसमें 20487 परिवार सम्मिलित हैं। विकास खण्ड में कुल 122 गाँव हैं, जिसमें 101 आबाद गांव तथा 21 गैर आबाद गाँव हैं। विकास खण्ड में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 127 किलोमीटर है। जिसमें सभी ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गाँवों की संख्या 29 है ।

जनपद बाँदा के विकास खण्डों की स्थिति–

बबेरू–

बबेरू विकास खण्ड एवं तहसील दोनों है । यह जिला मुख्यालय से 41 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है। बबेरू ब्लाक के उत्तर में यमुना नदी एवं फतेहपुर जिला है। गड़रा इसकी प्रमुख नदी है। इसका भौगोलिक क्षेत्रफल 586.29 वर्ग किलोमीटर है। विकास खण्ड की कुल जनसंख्या 173018 है। जिसमें पुरुषो की संख्या 92885 एवम् स्त्रियों की संख्या 80133 है जिसमें 27955 परिवार सम्मिलित हैं। विकास खण्ड में कुल 84 गाँव है, जिसमें 79 आबाद गाँव हैं। गैर आबाद गांवों की संख्या 5 है। विकास खण्ड में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 186 किलोमीटर है जिसमें सभी ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गाँवों की संख्या 58 है ।

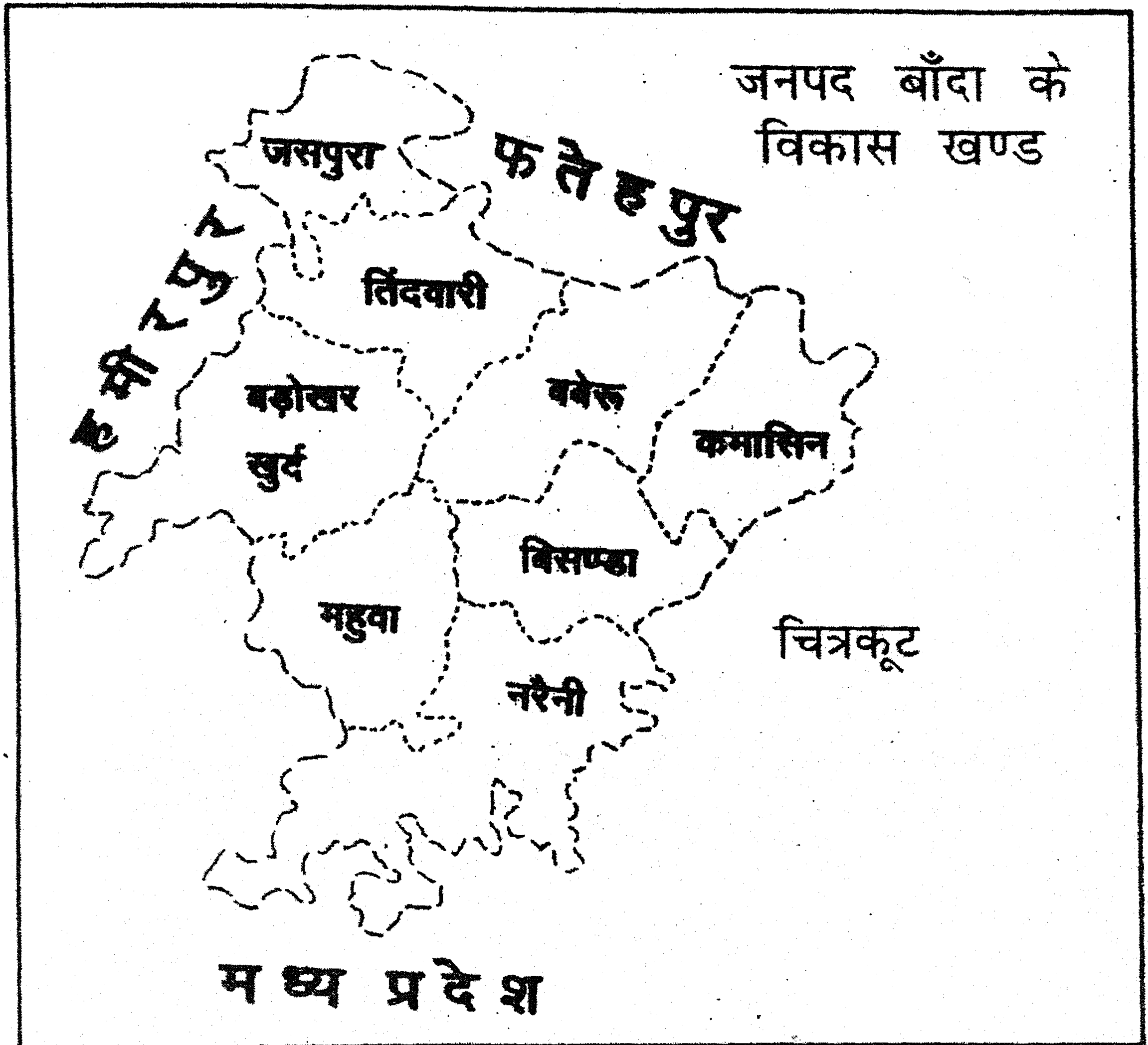
कमासिन–

विकास खण्ड कमासिन बबेरू तहसील के अन्तर्गत आता है। यह बबेरू से आगे राजापुर रोड पर बबेरू से 20 किमी0 तथा बाँदा मुख्यालय से 61 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है इसका भौगोलिक क्षेत्रफल 521.01 वर्ग किलोमीटर है। विकास खण्ड की कुल जनसंख्या 140951 है जिसमें पुरूषों की संख्या 75511 एवं स्त्रियों की संख्या 65440 है जिसमें 22302 परिवार सम्मिलित है। विकास खण्ड में कुल गाँवों की संख्या 76 है, जिसमें 75 आबाद गाँव हैं तथा 1 गैर आबाद गांव सम्मिलित है। विकास खण्ड में कुल 125 किलोमीटर पक्की सड़कें है, जिसमें सभी ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गाँवों की संख्या 46 है ।

बिसण्डा–

विकास खण्ड बिसण्डा अतर्रा तहसील के अन्तर्गत आता है। यह बाँदा मुख्यालय से सिंहपुर ओरन मार्ग पर बाँदा से लगभग 40 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है। इसका भौगोलिक क्षेत्रफल 467.60 वर्ग किलोमीटर है तथा विकास खण्ड की कुल जनसंख्या 150543 है, जिसमें पुरुषों की संख्या 80547 तथा स्त्रियों की संख्या 69996 है, जिसमें 24367 परिवार सम्मिलित हैं। विकास खण्ड में कुल गांवों की संख्या 57 है आबाद गांवों की संख्या 57 है तथा गैर आबाद गाँवों की संख्या 0 है। विकास खण्ड की कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 179 किलोमीटर है, जिसमें सभी ऋतु में जुड़ने योग्य गाँवों की संख्या 53 है ।

बाँदा जनपद के विकास खण्ड



चित्र संख्या 2.9

श्रोत- जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका

नरैनी–

विकास खण्ड नरैनी होने के कारण दोनों की भूमिका निर्वहन करता है। यह बाँदा मुख्यालय से बाँदा सतना (मध्य प्रदेश) मार्ग पर 48 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है। इसका भौगोलिक क्षेत्रफल 828.95 वर्ग किलोमीटर है तथा जनसंख्या 212071 है, जिसमें पुरुषों की संख्या 113780 तथा स्त्रियों की संख्या 98291 है, जिसमें 339614 परिवार है। विकास खण्ड में कुल गांवों की संख्या 134 है, जिसमें आबाद गाँवों की संख्या 125 तथा गैर आबाद गाँवों की संख्या 9 है । विकास खण्ड की कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 230 किलोमीटर है, जिसमें सभी ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गाँवों की संख्या 63 है।

महुआ–

विकास खण्ड महुआ अतर्रा तहसील के अन्तर्गत है। यह बाँदा मुख्यालय से 15 किलोमीटर की दूरी पर बाँदा–इलाहाबाद मार्ग में स्थित है। इसका भौगोलिक क्षेत्रफल 508. 56 वर्ग किलोमीटर है तथा यहाँ की जनसंख्या 180397 है, जिसमें पुरुषों की संख्या 97517 तथा स्त्रियों की संख्या 82880 हैं, जिसमें 30756 परिवार सम्मिलित हैं। विकास खण्ड में कुल गांवों की संख्या 133 हैं, जिसमें 119 आबाद गाँव तथा गैर आबाद 14 गाँव सम्मिलित हैं। विकास खण्ड की कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 176 किलोमीटर है, जिसमें सब ऋतुओं योग्य सड़कों से जुड़े गाँवों की संख्या 69 है ।

तिन्दवारी–

विकास खण्ड तिन्दवारी बाँदा तहसील के अन्तर्गत आता है । यह जिला मुख्यालय से 25 किलोमीटर की दूरी पर बाँदा फतेहपुर मार्ग पर स्थित है। यह विधान सभा क्षेत्र भी है । इसका भौगोलिक क्षेत्रफल 592.45 वर्ग किलोमीटर है तथा यहां की जनसंख्या 147472 है, जिसमें पुरूषों की संख्या 79462 तथा स्त्रियों की संख्या 68010 है, जिसमें कुल 23882 परिवार साम्मिलित हैं विकास खण्ड में कुल गाँवों की संख्या 89 है जिसमें 80 आबाद गाँव एवं 9 गैर आबाद गाँव सम्मिलित हैं। विकास खण्ड में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 166 किलोमीटर है। जिसमें सभी ऋतुओं में सड़कों से जुड़ें गाँवों की संख्या 63 है।

बड़ोखर खुर्द–

विकास खण्ड बडोखर खुर्द बाँदा तहसील के अन्तर्गत आता है । यह बाँदा मुख्यालय से अतर्रा रोड में 5 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है, जिसका भौगोलिक क्षेत्रफल 656.73 वर्ग किलोमीटर है । विकास खण्ड की कुल जनसंख्या 161638 है। जिसमें पुरूषों की संख्या 87684 एवं स्त्रियों की संख्या 73954 है, जिसमें 26348 परिवार सम्मिलित है विकास खण्ड में कुल 76 गांव है जिसमें 73 आबाद गांव एवं 3 गैर आबाद गांव है । विकास खण्ड में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 235 किलोमीटर है, जिसमें सभी ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गाँवों की संख्या 53 है ।

जसपुरा–

विकास खण्ड जसपुरा बाँदा तहसील के अन्तर्गत आता है। यह मुख्यालय से हमीरपुर रोड में 58 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है, जिसका भौगोलिक क्षेत्रफल 359.26 वर्ग किलोमीटर है, जिसकी कुल जनसंख्या 91494 है। जिसमें पुरूषों की संख्या 48375 एवं स्त्रियों की संख्या 43119 है तथा जिसमें 15373 परिवार सम्मिलित हैं, विकास खण्ड में कुल गांवों की संख्या 45 है । इस विकास खण्ड में सभी गाँव आबाद है। विकास खण्ड की कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 173 किलोमीटर है, जिसमें सभी ऋतुओं योग्य जुड़े गाँवों की संख्या 29 है।

सारणी संख्या 2.4

चित्रकूटधाम मण्डल : क्षेत्रफल, जनसंख्या व सड़कें एक दृष्टि में

विकास खण्ड	क्षेत्रफल वर्ग किमी0	ग्रामों की संख्या	जनसंख्या	पक्की सडकों की लं0किमी0	सब ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गाँव
"हमीरपुर"					
कुरारा	429.89	84	90573	185	49
सुमेरपुर	578.53	108	154815	177	66
सरीला	68.84	84	102998	210	43
गोहाण्ड	505.14	88	106399	192	45
राठ	442.01	86	92243	218	52
मुस्करा	513.98	73	124546	198	47
मौदहा	645.29	103	148370	264	69
"महोबा"					
पनवाडी	614.68	146	140066	205	80
जैतपुर	618.27	126	135455	197	67
चरखारी	765.86	116	102323	220	103
कबरई	1185.74	133	225640	314	103
"बाँदा"					
बड़ोखर खुर्द	656.73	76	161638	235	53
जसपुरा	359.26	45	91494	123	29
तिन्दवारी	592.45	89	147472	166	63
कमासिन	521.01	76	140951	125	46
बबेरू	586.29	84	173018	186	58
बिसण्डा	468.60	57	150543	179	23
महुआ	508.56	133	180397	176	69
नरैनी	828.94	134	212071	230	63
"चित्रकूट"					
पहाड़ी	649.39	150	168594	186	47
कर्वी	802.79	168	198871	185	40
मानिकपुर	1053.32	115	144395	200	42
रामनगर	423.68	93	84985	85	33
मऊ	553.77	122	127935	127	29

श्रोत- जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका

प्रकृतिक बनावट के आधार पर हम मंडल को निम्नांकित दो भागों में बांट सकते है:–

1. मैदानी भाग
2. पठारी भाग

1.मैदानी भाग–

मैदानी भाग का क्षेत्र फल 9824.96 वर्ग किलोमीटर है, जो मण्डल के क्षेत्रफल का 67.1 प्रतिशत है। यह भाग यमुना, केन ,चंद्रावल, गड़रा, बागे, मंदाकिनी ,ओहन आदि नदियों द्वारा निर्मित है। इस मैदान में अत्यधिक उपजाऊ मिट्टी पाई जाती है। सिंचाई की अच्छी व्यवस्था के कारण अनाज बहुतायत में उत्पन्न किया जाता है। मण्डल में निम्न प्रकार के मैदानी भाग पाये जाते है:–

1.1 केन बागे यमुना का मैदान –

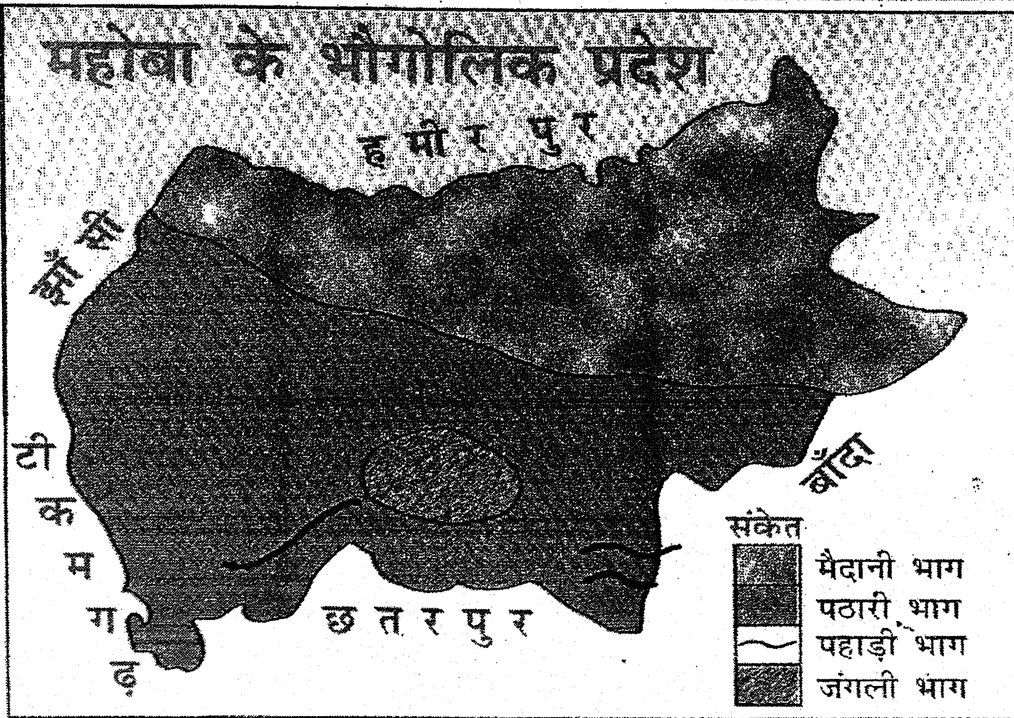
यह स्थान समतल मैदानी भाग है । इस भाग में काली काबर मिट्टी पाई जाती है। इस भाग में अधिकतर धान गेहूँ की फसल उगाई जाती है। नदियों के किनारों पर ग्रीष्म ऋतु में सब्जियाँ एवं फल उगाये जाते है। यह बाँदा तहसील में यमुना के किनारे एवं नरैनी तहसील में शेरपुर, बरई मानपुर, कहला, महोबा जनपद में कबरई एवं चरखारी, हमीरपुर जनपद में यमुना नदी से लेकर लगभग सम्पूर्ण पश्चिम–पूर्वी भाग एवं कर्वी जनपद की उत्तरी सीमा में यमुना तथा उसकी सहायक पैसुनी और ओहन आदि नदियों के मैदानी भाग पाये जाते है।

1.2. बागे गुन्ता नदी का स्थान–

बागे नदी का द्वाबा मैदान कम उपजाऊ एवं ऊबड़ खाबड़ है । यहाँ की अधिकांश भूमि ककरीली, पथरीली तथा ऊंची नीची है। यहाँ लाल रंग की मिटटी पायी जाती है। इस भाग में गेहूँ, ज्वार, बाजरा आदि पैदा किया जाता है।

2 पठारी भाग–

मंडल में पठारी भाग का क्षेत्रफल 4619.24 वर्ग किमी है। जो मंडल के कुल क्षेत्रफल का 32.9 प्रतिशत है। पठारी क्षेत्र होने के कारण यत्र तत्र पहाड़ियों के दर्शन होते रहते है। मध्य प्रदेश की पर्वतीय श्रृंखलाओं के कारण यहाँ जल की उपलब्धता दुर्लभ होने के कारण जनसंख्या विरल है। भूमि कंकरीली व



चित्र संख्या 2.10



चित्र संख्या 2.11

पथरीली होने के कारण कम उपजाऊ है। बन स्थलीय का क्षेत्र इसके अंतर्गत आता है। इस क्षेत्र में जलाऊ तथा इमारती लकडी मिलती है जिसके कारण इस क्षेत्र का अधिक महत्व है।

मण्डल की भौगोलिक स्थिति निम्नांकित सारणी संख्या 2.5 द्वारा दर्शाई गई है–

भौगोलिक भाग	मण्डल का भौगोलिक क्षेत्रफल	प्रतिशत
मैदानी भाग	9824.96	67.1
पठारी भाग	4619.24	32.9
योग–	14444.20	100



चित्र संख्या 2.12

भूमि–

भूमि अर्थात जल थल मानवीय विकास का आधार है। अर्थव्यवस्था के आर्थिक विकास में भूमि का महत्वपूर्ण स्थान है, क्योंकि भूमि की आवश्यकता खेती के अतिरिक्त वनस्पति को बढाने, पशुपालन के लिए चारागाह, सड़कों के निर्माण इत्यादि के लिए भी होता है। प्रशासनिक अभिलेखों में कुल कृषि योग्य भूमि का मण्डल में क्षेत्रफल 998612 हेक्टेयर है, जिसमें केवल 374425 हेक्टेयर सिचिंत है जो सम्पूर्ण कृषि योग्य भूमि का 37.49 प्रतिशत है। किन्तु निरन्तर सिचिंत क्षमता में कमी आ रही है। सरकारी संसाधनों में केवल 18.99 प्रतिशत क्षेत्रफल की ही सिचाई हो रही है। यही कारण है कि 848887 हेक्टेयर में केवल एक ही बार फसल बोई जाती है। मण्डल का सम्पूर्ण बोया गया क्षेत्रफल 85 प्रतिशत तथा दो फसली क्षेत्रफल 15 प्रतिशत है। मंडल की 55698 हेक्टेयर भूमि परती पडी है। शेष भूमि मे खनिज अथवा रेतीली, बंजर, दलदली भूमि सम्मिलित है। मंडल में कुल भूमि के 66.86 प्रतिशत भूमि में ही कृषि–कार्य हो रहा है। कृषि उपयोग के कारण बंजर भूमि परती एवं कृषि अयोग्य भूमि प्रति वर्ष कम हो रही है।

मिट्टी–

मानव की प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष रूप मे भोजन एवं वस्त्र सम्बन्धी आवश्यकताओं की पूर्ति करने वाली मृदा या मिट्टी एक आधार भूत संसाधन है। मृदा का तात्पर्य खनिजों तथा जैव तत्वों के उस गणनात्मक प्रकृति सम्मिश्रण से है, जिसमें पौधे उत्पन्न करने की क्षमता पायी जाती है। मिट्टी मे विभिन्न प्रकार की खनिजों की महत्वपूर्ण भूमिका होती है। सम्पूर्ण मंडल में चारों प्रकार की मिट्टी की किस्मवार काबर, पडुवा, व राकड़ पायी जाती है। मंडल की मृदा सम्पदा की मुख्य पोषक तत्व नाइट्रोजन, फास्फोरस व पोटाश है। मंडल में मृदा के वितरण में काफी समानता है। परन्तु विस्तृत भू–भाग में बलुई दोमट (सैण्डीलम) से लेकर दोमट (लोम) प्रकार की मिट्टी पायी जाती है। नदी एवं नालों के किनारे बहाकर लायी गयी मिट्टी में स्लिट का अंश होता है।

ग्रेनाइट क्षेत्र में मृदा में क्वार्ट के टुकड़े तथा बीहड़ क्षेत्र में कंकड़ की अधिकता पायी जाती है। मैदानी भागों को छोड़कर अन्यत्र मृदा की गहराई बहुत कम है। मृदा सामान्यतः शुष्क है । इसमें ह्यूमश की मात्रा बहुत कम है। मृदा का रंग हलका भूरा परन्तु स्थानीय परिवर्तनों व मूल चट्टानों के अनुसार लाल, पीले, काले रंग की मृदा मिल जाती है। मंडल की मिट्टी को दो भागों में विभाजित किया जा सकता है :-

1. लाल मिट्टी
2. काली मिट्टी

1. लाल मिट्टी–

लाल मिट्टी की संरचना कणनुमा तथा स्फटिक से सम्बन्धित है। आधुनिक भूमि वर्गीकरण के अनुसार लाल मिट्टी अल्टीसाल तथा एंटीसाल के अन्तर्गत आती है। इसे निम्नांकित दो उपवर्गो में बाटा जा सकता है:–

(अ) राकड़– यह मिट्टी साधारणतया लाल रंग, छिछली, कँकरीली, पथरीली तथा अनुपजाऊ होती है । यह मिट्टी बनावट में बहुत हलकी होती है। इसकी जल धारा बहुत कम होती है। यह मंडल में गोहाण्ड, राठ, जैतपुर, मऊ, नरैनी तहसील में पायी जाती है।

(ब) पडुवा–

यह मिट्टी रंग में हल्की भूरी, बनावट में मध्यम वर्गीय, अच्छी जलोद्सारित तथा खरीफ की फसल के लिए आदर्श स्वरूप है। यह मिट्टी 40 से0मी0 से 750 से0मी0 तक गहरी होती है। इसके नमी धारण करने की क्षमता 100 से 200 मि0मी0 होती है। इसमें बालू का अंश अधिक होता है। यह नदियों के समीपवर्ती क्षेत्र गुन्ता के मैदान में पायी जाती है। मंडल में पडुवा व राकड़ मिट्टी कम या अधिक मात्रा में प्रत्येक तहसील में उपलब्ध है। यह मंडल में कबरई तथा नदियों के समीपवर्ती क्षेत्र में विशेष रूप से पायी जाती है।

2. काली मिट्टी –

यह मिट्टी साधारण तथा निचले भागों में मिलती है। इसका विकास सीमित जल निकास से सम्बन्धित है। यह अच्छी प्रकार बनावट जल ग्रहण क्षमता वाली तथा उपजाऊ होती है। इसे दो प्रकार की उप श्रेणियों में बाटा जा सकता है :–

अ. मार मिट्टी

ब. काबर मिट्टी

अ. मार मिट्टी–

यह मिट्टी चूर्णमय व रंग में अधिकतर काली होती है। इसमें कंकड़ व पिण्ड कम पाये जाते है। बनावट में अच्छी तथा अधिक जल ग्रहण क्षमता वाली होने के कारण यह मिट्टी रवी की फसल जैसे गेंहूँ, चना के लिये उत्तम होती है। इसमें नाइट्रोजन व फासफोरस की कमी तथा पोटाश की अधिकता होती है। समुचित जल निकास इसकी विशेषता है। मार मिट्टी मण्डल में केन नदी के तटीय मैदान में अधिकता में पाई जाती है। यह मण्डल के मुस्करा, कबरई आदि तहसीलों में पायी जाती है।

ब. काबर मिट्टी–

यह मिट्टी निचले समतल भू–भागों में पाई जाती है। यह रंग में भूरी होती है। इसमें कंकड़ व पिण्ड पाये जाते हैं। बनावट में चिकनी तथा मध्यम गहरी होती है। इसमें कंकड़ नही पाया जाता फिर भी यह सुहल तथा दृढ़ होती है। यह छोटे कणों वाली चिकनी और उपजाऊ होती है। सूखने पर कड़ी दरार पड़ जाती है। यह मिट्टी मध्य के समतल मैदान में बांगें व गुन्ता के मैदानों में अधिकता में मिलती है।

कृषि–

मण्डल की अर्थव्यवस्था मानव वसाव तथा यहाँ के सामाजिक सांस्कृतिक ढांचे एवं स्वरूप की आधार–शिला कृषि बनी हुई है। कृषि ही एक ऐसा आधार है जिससे मण्डल के 2495 गाँवों में निवास करने वाली जनसंख्या प्रत्यक्ष व अप्रत्क्ष रूप से आजीविका प्राप्त करती है। कृषि यहाँ के लोगों की उदर पूर्ति तक न सीमित होकर उद्योग का स्वरूप प्रदान कर रही है। उद्योग धन्धों का नितान्त अभाव होने के कारण यहाँ के लोगों का जीविकोपार्जन का माध्यम कृषि ही है । कृषि पूर्णतया वर्षा पर आधारित होने के कारण सिंचाई की विभिन्न योजनाओं द्वारा यहाँ की भूमि सिंचित होती है। यहाँ पर मुख्य रूप से दो फसल खरीफ व रवी की खेती होती है। खरीफ की खेती जुलाई से अक्टूबर और रवी की खेती नवम्बर से मार्च के दौरान की जाती है। मण्डल के फसल उत्पादन में रवी एवं खरीफ की फसलों का उत्पादन क्रमशः 65 प्रतिशत व 35 प्रतिशत तक होता है। किन्तु गर्मी के मौसम की शुरूआत में नदियों के किनारे सब्जियां उत्पादित की जाती है। कुछ मात्रा में जायद की फसल की खेती की जाती है।

खरीफ–

यह वर्षा ऋतु की फसल भी कहलाती है। यह जुलाई माह के आस पास बो दी जाती है, और सितम्बर तथ अक्टूबर माह के आस पास काट ली जाती है। धान, बाजरा, ज्वार, तिल, मूँग, उड़द, अरहर, सोआ, मक्का, रिउछा आदि की फसलें खरीफ के अन्तर्गत आती है।

सारणी संख्या 2.6 मण्डल के खरीफ फसल का उत्पादन

(मीट्रिक टन)

वर्ष	धान	मक्का	सोआ	उर्द	मूँग	अरहर	योग
2001—02	90299	33	640	13969	2811	70105	177857
2002—03	102623	31	313	18190	2936	36125	160218
2003—04	66190	34	411	13290	1671	50859	132455
योग—	259112	98	1364	45449	7418	157089	470530

रवी—

यह प्रमुख रूप से शीत कालीन फसल कहलाती है। यह अक्टूबर से नवम्बर माह में बोई जाती है। तथा मार्च अप्रैल में काट ली जाती है। गेंहूँ, चना, मसूर , मटर, अलसी, सरसों, जौ आदि रवी की प्रमुख फसलें हैं।

सारणी संख्या 2.7 मण्डल में रवी फसल का उत्पादन (मीट्रिक टन)

वर्ष	गेहूँ	जौ	मसूर	चना	मटर	सरसों	योग
2001—02	660216	13215	87071	220132	96197	5034	1081865
2002—03	629711	11530	70255	216557	38593	4968	971614
2003—04	634377	12855	90447	276657	33288	5564	1083188
योग—	1924304	37600	247773	713346	198078	15566	3136667

स्रोत— जिला अर्थ एवं सांख्यिकी कार्यालय

जायद–

यह फसल ग्रीष्म कालीन फसल कहलाती है। यह फरवरी मार्च में बोई जाती है तथा अप्रैल मई में काट ली जाती है। यह अधिकांशतः नदियों के किनारे लगाई जाती है। ककरी, खीरा, तरोई , कद्दू, तरबूज , भिन्डी आदि सब्जियाँ इसके उदाहरण हैं। मण्डल में जायद की फसल में पान विशेष रूप से प्रसिद्ध है।

वनस्पति–

प्राकृतिक वनस्पति के अन्तर्गत धरातल पर प्राकृतिक रूप से उगने वाली व बहने वाली वनस्पतियों को शामिल किया जाता है। इनके विकास में मानव का किसी प्रकार का कोई योगदान नहीं होता । प्राकृतिक वनस्पति का सबसे प्रमुख स्वरूप हमें वनों में दृष्टिगोचर होती है । वनों से मानव जाति का सम्बन्ध पुराना है। क्योंकि आदिम अवस्था में मानव वनों पर आश्रित था। वनों का प्रभाव मानव जीवन पर प्रत्यक्ष व परोक्ष दोनों रूपों से पड़ता है। वन आर्थिक विकास के लिये केवल कच्चे माल की पूर्ति ही नहीं करतें है, अपितु वे पर्यावरण–रक्षक, बहाव अवरोधक तथा मृदा अवरोधक की भूमिका भी निभाते है। एक तरफ यहाँ ये ईंधन ईमारती लकड़ी कागज कृषि औजार एवं फर्नीचर बनाने के लिये लकड़िया प्रदान करते है, जिनकी प्राप्ति वनों से ही होती है। दूसरी तरफ वन क्षेत्र विशेष जलवायु को नियंत्रित करके वहाँ के निवासियों के शारीरिक मानसिक विकास पर भी प्रभाव डालतें है। जंगल विभाग के अनुसार मण्डल का अनाच्छादित भाग 99728 हेक्टेयर हैं, जो सम्पूर्ण मण्डल का 6.67 प्रतिशत है। मण्डल में वनों का सिलसिला यमुना नदी के किनारें स्थित है। वरहा, कोटरा, तथा मानिकपुर ,कोलहुआँ, रैपुरा, से प्रारम्भ होकर मध्य प्रदेश की सीमा तक चले गये है। इन जंगलों में मुख्य रूप से बबूल, करौंदा , बेल, करील, महुआ, शीशम, सागौन, सैहजन, तेंदू खैरा आँवला आदि के पेड़ बहुतायत में पाये जातें हैं। 80 वर्ष पूर्व तक पूर्ण मण्डल अपने आंचल में अतुल सम्पदा को समाहित किये हुये था। देश के आजाद होने के समय बुन्देलखण्ड क्षेत्र में प्रत्येक पहाड़ वनों से आच्छादित था। इसी तारतम्य में मण्डल के जंगल भी संरक्षित व रक्षित रहे। यहाँ का जंगल क्षेत्र दुर्लभ आँवला, शीशम, सागौन व जड़ी बूटियों एवं दुर्लभ वनीय उत्पादन के लिये प्रसिद्ध रहा, किन्तु

आजादी के बाद इन हरे भरे जंगलों में ग्रहण सा लग गया । आजादी मिलने के साथ वनों को खेंती योग्य भूमि के रूप में बदलने का कार्य चला। ठेकेदारों को जंगल सौपने की वजह से तथा राज्य सरकार की अनियोजित नीतियों से बहुउपयोंगी प्राकृतिक सम्पदा के स्रोत के कारण यह जंगल सामान्य जन की पहुँच से बाहर हो गये हैं। आज कोई भी व्यक्ति मीलों या तो समतल मैदान पायेगा या फिर बंबूल वृक्ष, क्योंकि किसानों ने कृषि कार्यो तथा ईंट व्यवसायियों ने जलाऊ लकड़ी के रूप में इनका उपयोग किया। जंगल की पुनरावृत्ति बहुत शिथिल तरीकें से हुई। आरक्षित वन क्षेत्रों को योजना वद्ध तरीके से वृक्ष विहीन कर दिया गया । वनों द्वारा उद्योग के लिये कच्चा माल व पशुओं के लिये हरियाली लोगों के उपयोग हेतु ईंधन व सस्ते मूल्य पर फल फूल प्राप्त होते हैं । यहाँ के वन क्षेत्रों में औषधि निर्माण के लिये आँवला, बहेरा, अमलतास, सर्पगन्ध ा आदि प्रचुर मात्रा में मिलते है। कालिंजर, मानिकपुर क्षेत्र में पाये जाने वाले तेंदू की पत्ती का व्यवसाय के लिये निर्यात किया जाता है। कत्था बनाने के लिये खैर की लकड़ी का व्यापार किया जाता है। टिम्बर फर्नीचर के निर्माण एवं औषधि आदि के लिये कच्चे माल के रूप में यहाँ की लकड़ी का निर्यात किया जाता है। वन क्षेत्र में तीव्रता से होने वाली कमी को ध्यान में रखकर समाज की भूमि व रेल लाइन के किनारे वृक्षों का रोपण किया जा रहा है।

सारणी क्रमांक 2.8

मण्डल में जनपदवार वन क्षेत्र का विवरण

क्र.सं.	जनपद	क्षेत्रफल (हे0)	जनपद में प्रतिवेदित क्षेत्रों से प्रतिशत
1	बाँदा	5008	1.14 प्रतिशत
2	चित्रकूट	5574	16.54 प्रतिशत
3	महोबा	1546	4.7 प्रतिशत
4	हमीरपुर	2320	6.0 प्रतिशत

स्रोत– जिला अर्थ एवं सांख्यिकी कार्यालय

खनिज सम्पदा–

पृथ्वी पर पाई जाने वाली प्रत्येक सम्पदा का मनुष्य उपयोग करता है। चाहे वह जल हो वनस्पति हो पशु धन हो या कुछ और । किन्तु इसके अतिरिक्त प्रकृति ने हमें कुछ और भूमिगत सम्पत्ति भी प्रदान की है, जो हमसे दूर भूगर्भ में छिपी पड़ी है। इसी भूमिगत सम्पत्ति को खनिज संसाधन कहा जाता है। खनिज उस रूप में नही पाये जाते हैं, जिस रूप में मनुष्य उनका प्रयोग करता है। वे अन्य तत्वों से मिले जुले अयस्क के रूप में मिलते हैं। जिन्हें निश्चित प्रक्रियाओं द्वारा शुद्ध किया जाता है। चूंकि मण्डल की भू संरचना में सभी प्रकार की पीकैम्बियम चट्टानों का योगदान है, अतः यहां पर अनेक महत्वपूर्ण खनिज पाये जातें हैं, परन्तु खनिजों का विकास उच्च कोटि के वैज्ञानिक तथा तकनीकी विशेषज्ञों और उपकरणों के अभाव में अवरुद्ध है। मण्डल में उपलब्ध ग्रेनाईट पत्थरों से गिट्टी बनाने की आद्यौगिक ईकाईयाँ कार्यरत हैं। यहाँ के पत्थरों को मण्डल के बाहर भेजा जा रहा है। यमुना, केन, बांगें, बेतवा, धसान, नदी की रेत बाहर भेजी जाती हैं, जो कि आली शान भवनों के निर्माण में सहायक है। पश्चिम में सजर एवं दक्षिण पश्चिम में हीरे की प्राप्ति की सम्भावना है । तांबा प्राप्ति की सम्भावना भी की जाती है । चूना का पत्थर भी पाया जाता है। जिसे गलाकर खाने के लिये चूना तैयार किया जाता है। इस्पात लगाने में प्रयोग किया जाने वाला डोलोमाइट तथा बाक्साइट व जिप्सम भी यहाँ यत्र तत्र मिलते हैं।

जलवायु–

किसी स्थान की अल्प कालीन वायुमण्डलीय दशाओं यथा तापमान वर्षा वायुदाब हवा आर्द्रता आदि के सम्मलित रूप को मौसम कहते हैं। जबकि किसी स्थान पर दीर्घ कालीन मौसम सम्बधी दशाओं का औसत जलवायु कहलाता है। इससे स्पष्ट है कि मौसम वायुमण्डल की छणिक अवस्था का बोध कराता है, जबकि जलवायु दीर्घ कालीन अवस्था का प्रतीक है। इस जिले की जलवायु मानसूनी है, जो गर्म मौसम , खुशनुमा मानसून होता है। गर्मी में यहाँ अत्यधिक गर्मी तथा जाड़ों में अत्यधिक जाड़ा पडता है। यहाँ की जलवायु पठारी जलवायु के अनुरूप है ।

शीत ऋतु–

मण्डल में शीत ऋतु अक्टूबर से फरवरी तक रहती है। कभी–कभी तापमान बहुत नीचे गिर जाता है, जिससे भयंकर सर्दी पड़ती है, तथा फसलों में पाला लग जाता है। इस ऋतु में कभी–कभी हल्की–हल्की वर्षा भी होती है, जिससे रवी फसल को अच्छा लाभ होता है।

ग्रीष्म ऋतु–

यह ऋतु मार्च से जून तक होती है। यहाँ दिन का तापमान बहुत अधिक होता है। यहाँ गर्मी बहुत अधिक पड़ती है और लू भी बहुत अधिक चलती है ।

वर्षा ऋतु–

मण्डल में अधिकांश वर्षा जुलाई से सितम्बर के दौरान होती है, जिससे वातावरण काफी हरा भरा व रमणीय हो जाता है। मण्डल की वार्षिक औसत वर्षा 100 से0मी0 है। कभी–कभी ओले गिरते है। गर्मियों में मुख्यालय में जून से नवम्बर तक बंगाल की खाड़ी से मानसूनी वर्षा होती है, तथा जाड़ों में पश्चिमी बंगाल से मानसून द्वारा वर्षा होती है।

एक शताब्दी पूर्व आज की तुलना में जल की वार्षिक स्थिति काफी भिन्न थी, किन्तु कुछ दशकों से पर्यावरणीय असन्तुलन के कारण जलवायु में काफी बदलाव आया है।

तापमान–

मण्डल का तापमान सामान्यतया अधिकतम 45 सें0ग्रे0 तथा न्यूनतम 5 सें0ग्रे0 रहता है। किन्तु कभी–कभी उच्चतम 49 सें0ग्रे0 तथा न्यूनतम 3 सेंग्रे0 तक हो जाता है। यहाँ दिन का तापमान रात्रि की अपेक्षा अधिक रहता है। यद्यपि उच्चतम व न्यूनतम तापमान इन्ही दोनों सीमाओं के मध्य रहता है, किन्तु 14 – 15 जून 1995 को मण्डल मुख्यालय का तापमान 52 डिग्री सेल्सियस के ऊपर चला गया था । ग्रीष्म ऋतु में औसतन तापमान 40–50 डिग्री के मध्य होता है। हवा के गर्म झोंके चलने लगते है। जिन्हे लू कहते है। जून का महीना बहुत गर्म तथा झुलसाने वाला होता है। जिसमें तापमान बहुत अधिक बढ़ जाता है। मध्य जून के पूर्व कुछ पूर्वी मानसूनी बौछारें आती है, जिससे तापमान में कमी होती है।

सारणी संख्या 2.8

मण्डल मुख्यालय में तापमान का विवरण (डिग्री सेल्सियस)

वर्ष	उच्चतम	निम्नतम
1997	41	6.0
1998	42	8.8
1999	40	6.7
2000	44	5.0
2001	43	6.0
2002	48	6.0
2003	47	5.0
2004	48	8.0
2005	46	5.0
2006	47	5.6

वर्षा –

जनपद की औसत वार्षिक वर्षा 100 से0मी0 है, जो जुलाई से सितम्बर के मध्य होती हैं। शेष वर्षा अक्टूबर में होती है। जुलाई, अगस्त सर्वाधिक वर्षा वाले महीनें हैं, कभी–कभी शीत ऋतु में वर्षा होती हैं । सम्पूर्ण वर्षा का जल नालों से होकर नदियों में मिल जाता है, तथा कुछ पानी तालाबों में एकत्र हो जाता है, जिसके कारण अनियंत्रित बहाव से भूमि का कटाव होता है।

सारणी संख्या 2.9

मण्डल मुख्यालय की वर्ष वार वर्षा की स्थिति (इकाई सेमी0 में)

महीने	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
जनवरी	3.48	—	—	—	—	3.0	11.2	8.1
फरवरी	—	—	15.3	—	—	14.0	23.9	—
मार्च	—	6.8	—	—	—	—	18.2	—
अप्रैल	8.0	13.0	—	—	24.6	1.0	—	—
मई	.96	—	3.50	37.0	17.8	39.8	—	5.2
जून	5.14	25.80	133.8	116.6	127.8	1.33	66.7	6.66
जुलाई	149.50	202.50	97.6	164.42	300	22.02	103.8	127.1
अगस्त	168.20	334.50	214.6	337.6	179.6	41.87	200.5	88.5
सितम्बर	190.90	108.90	338.1	134.4	23.0	494.6	466.4	171.4
अक्टूबर	39.90	—	—	—	22.8	27.2	—	—
नवम्बर	20.10	—	—	—	—	8.6	—	—
दिसम्बर	91.80	—	—	—	—	2.8	10.1	10.7

हवा–

फरवरी के मध्य से बसंत के आगमन के साथ हवाओं का चलना आरम्भ हो जाता है। और मार्च के मध्य से ये हवाएँ गर्म हवाओं में बदलने लगती हैं, तथा जून तक बहुत गर्म हो जाती हैं। इस गर्म हवा को लू कहते है। दक्षिण पश्चिम मानसून के रूप में जब वर्षा शुरू होती हैं, तब इन हवाओं का पटाक्षेप होता है। वायु मण्डल में विद्यमान अदृश्य जलवाष्प की मात्रा ही आर्द्रता कहलाती है। दक्षिण पश्चिम मानसूनी मौसम में आर्द्रता का अनुपात बढ़ जाता है। यह 70 प्रतिशत से आगे चला जाता है, तो वातावरण गर्म और शुष्क हो जाता है।

वर्षा ऋतु के दौरान आकाश बादलों से ढका रहता है, तथा कुछ समय तक उसी अवस्था में रहता है और वर्षा के लिये उत्तर दायी होता है। पश्चिमी मानसून के कारण अधिक वर्षा होती है। शीत ऋतु में कई दिनों तक बदली की स्थिति बनी रहती है। कई दिनों तक कोहरे की पुनरावृत्ति होती रहती है।

पहाड़ी क्षेत्र–

मण्डल में विध्याचल की उत्तरी पट्टी चित्रकूट जनपद में जिसे विंध्याचल पर्वत माला के नाम से पुकारते हैं । उसका शुभारम्भ बाँदा की मऊ तहसील के अनुसुइया पर्वत के समीप होता है। यह के दक्षिण पूर्वी हिस्से में गोदरामपुर पर पुनः दिखाई देती है। इस तरह पश्चिम की ओर कालिंजर की तरफ विंध्याचल पर्वत मालायें सीमा सुनिश्चत करती हैं। विंध्याचल पर्वत की पन्ना पर्वत श्रेणियाँ कर्वी तहसील के दक्षिणी स्थल को भी स्पर्श करती हैं । विध्याचल पर्वत मालाओं के अन्तर्गत दोनों चट्टानों की गुणवत्ता में अन्तर पाया जाता है। कैमूर की पर्वत माला बलुआ पत्थर से बनी है, जबकी पन्ना की पर्वत माला बलुई चट्टानों से बनी है। इन पहाड़ियों का उत्तरी भाग बबेरू तहसील के पबइया ग्राम में स्थित है ।

चित्रकूट मंडल की इन पहाड़ियों के रूप में कुछ मुख्य पर्वत निम्नलिखित है :–

(क) बम्बेश्वर पर्वत–

यह पहाड़ बाँदा जनपद के दक्षिण पश्चिम में स्थित है । प्रचलित है कि यहाँ पर महर्षि वाम देव ने तपस्या की थी । यहाँ पर कई प्रकार के पत्थर भी पाये जाते है, जो बजाने पर आवाज उत्पन्न करते हैं । इसी आधार पर स्थानीय लोग इन्हें टुनटुनिया पत्थर कहते हैं।

मंडल के महोबा जनपद में पनवाड़ी , जैतपुर एवं दक्षिणी कबरई के भाग में पठारी क्षेत्र है तथा कुल पहाड़, अजनर, नौगाँव, धुवनी प्रमुख पहाड़ी केन्द्र हैं। यहाँ विंध्याचल की श्रृंखला की छोटी–छोटी पहाड़ियाँ फैली हैं।

(ख) चित्रकूट पर्वत माला–

चित्रकूट पर्वतमाला धार्मिक स्थान के रूप में प्रसिद्ध है । इसकी प्राकृतिक छटा अत्यन्त मनोरम है। यह विन्ध्याचल पर्वत श्रृंखला की एक पर्वत माला है। ऐसा विश्वास है किया जाता है कि भगवान् श्री रामचन्द्र जी अपने वनवास काल में अपनी पत्नी सीता और भाई लक्ष्मण के साथ पर्याप्त समय तक इन पर्वतों पर रहे थे । इस पर्वत श्रृंखला की प्रमुख पहाडियाँ कामदिगिरि, हनुमान धारा और लक्ष्मण पहड़िया और देवांगना आदि हैं ।

(ग) कालिंजर पर्वत–

नरैनी तहसील के अन्तर्गत यह पहाड़ कालिंजर नामक स्थान पर स्थित है इस पहाड में एक दुर्ग विद्यमान है पुराणों में इसे पर्वतमाला की संज्ञा दी है।

(घ) सिघल्ला पर्वत–

यह पहाड़ नरैनी व पनगरा के मध्य स्थित है इस पर्वत में बजने वाला पत्थर मुड़वा पत्थर पाया जाता है, जिससे इन्हें झुन झुन मुड़वा कहते हैं।

(ड.) बाल्मीकि पहाड़– यह पहाड़ बाँदा इलाहाबाद मार्ग में कर्वी तहसील में स्थित है । यहाँ पर महर्षि बाल्मीकि ने भगवान् श्री राम की आराधना की थी। इस पहाड़ पर देवी का प्रसिद्ध मन्दिर है।

जल— मण्डल में जल, तालाबों, कुओं, नदियों, नहरो आदि प्राकृतिक तथा कृत्रिम जल संसाधन के रूप में उपलब्ध है, जिसका पेयजल के अतिरिक्त सिंचाई में भी प्रयोग किया जाता है। कुएँ, तालाब प्रत्येक गाँव में एक से अधिक हैं, जिन पर मण्डल की आबादी वर्ष भर निर्भर करती है। परन्तु ग्रीष्म ऋतु में तापमान बढ़ने के कारण जल स्तर नीचे चला जाता है, तब संकट प्रमुख रूप से विद्यमान होता है। मण्डल में यमुना, वेतवा, धसान, चन्द्रावल, केन, वर्मा, श्याम अर्जुन सीह, मन्दाकिनी, बाल्मीकि, गुन्ता, बागे, उर्मिल, छतेसर आदि नदियाँ पूरे वर्ष जल से परिपूर्ण रहती हैं। इन जल स्रोतों के अनियन्त्रित बहाव के कारण तथा कई स्थानो पर भूमि के ढालू होने के कारण आस पास का क्षेत्र भूमि कटाव से ग्रस्त रहता है । मण्डल के प्रत्येक गाँव में एक से अधिक कुएँ और तालाब है तालाबों में बरसात का पानी स्वतः एकत्र हो जाता है जिसका उपयोग सिंचाई के लिए तथा अन्य उपयोग के लिए किया जाता है । इसके अतिरिक्त नालों पर छोटे छोटे चेक डेम का निर्माण कर तथा निजी पम्प सेटों को लगाकर सिंचाई की जा रही है।

पशु, पक्षी तथा जीव जन्तु—

प्राचीन काल से ही मनुष्य और पशुओं का घनिष्ठ संबंध रहा है । दोनों एक दूसरे पर प्रत्यक्ष तथा अप्रत्यक्ष रूप से आश्रित रहे हैं। पशुओं का उपयोग खेती के अतिरिक्त वाहनों, भारी माल की ढुलाई आदि रूपों में होता रहा है। फसल कटाई के बाद से खाली पड़े खेतों में जानवरों को खुला छोड़ दिया जाता है। जिससे पशुओं के गोबर—मूत्र त्यागने के कारण खेतों को खाद व्यवस्था होती थी। जून के दिनों में यहाँ गोवर सूखकर भूमि में मिल जाता था, तथा बरसात के दिनों में सड़कर खेतों की उपज वृद्धि में सहायक होता है। मण्डलीय अर्थ व्यवस्था के कृषि प्रधान होने के कारण पशुओं की उपयोगिता पूर्ववत् बनी है। ग्रामीण क्षेत्र में कृषकों तथा कृषि मजदूरी के लिये यह अनुपूरक व्यवस्था है पशु आर्थिक तथा सामाजिक रूप से महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वहन करते है। पूर्व में जब जंगली क्षेत्र अत्याधिक विकसित थे तब यहां पशु पक्षियों की संख्या बहुत अधिक तथा अधिक प्रजातियाँ भी पायी जाती थी। किन्तु अब नश्लों के समाप्त प्रायः अवैध शिकार तथा पर्यावरणीय बदलाव के कारण जीवों की संख्या में कमी आ रही है। मण्डल में पाये जाने वाले प्रमुख पशुओं में गाय, भैंस, बकरी, भेंड़, घोड़ा, खच्चर, गधे तथा कुक्कुट, मोर, गिद्ध, आदि जंगली तथा पालतू जीव जन्तु पाये जाते हैं।

मण्डल में यातायात–

किसी देश, प्रदेश या मण्डल के सम्यक् विकास के लिए परिवहन के साधनों का महत्वपूर्ण स्थान है। मण्डल का आर्थिक विकास परिवहन के साधनों के बगैर सम्भव नहीं है। व्यापार, कृषि शिक्षा, स्वास्थ्य और औद्योगिक उन्नति के लिए परिवहन के साधनों की आवश्यकता होती है।

हमारे जिले में वायु मार्ग की सुविधा नहीं है। महोबा का धरातल पठारी, ऊबड़, खाबड़ एवं पथरीला है। यहाँ आवागमन के साधनों का विकास अपेक्षाकृत कम हुआ है। अभी भी बहुत से ऐसे क्षेत्र है, जहँ पहुँचने का कोई साधन नहीं है । पुराने जमाने में लोग आने जाने के लिए बैलगाड़ी ऊँट, घोड़ा आदि का प्रयोग करते थे । नदियों में नावों का प्रयोग होता था। अब एक स्थान से दूसरे स्थान जाने के लिए ट्रेन, बस ट्रक आदि चलते है।

मण्डल के परिवहन के साधनों को तीन भागों में विभाजित किया गया है।

1. सड़क परिवहन
2. रेल परिवहन
3. जल परिवहन

मण्डल में जनपदवार सड़कें–

जनपद बाँदा–मुख्यमार्ग–पक्की सड़कें

बाँदा जनपद की मुख्य सड़कें –

(क) बाँदा से चित्रकूट– इलाहाबाद की ओर यह मार्ग अतर्रा, बदौसा होते हुए चित्रकूट जनपद से गुजरता हुआ इलाहाबाद की ओर बढ़ जाता है । बाँदा जनपद की यह मुख्य पक्की सड़क है।

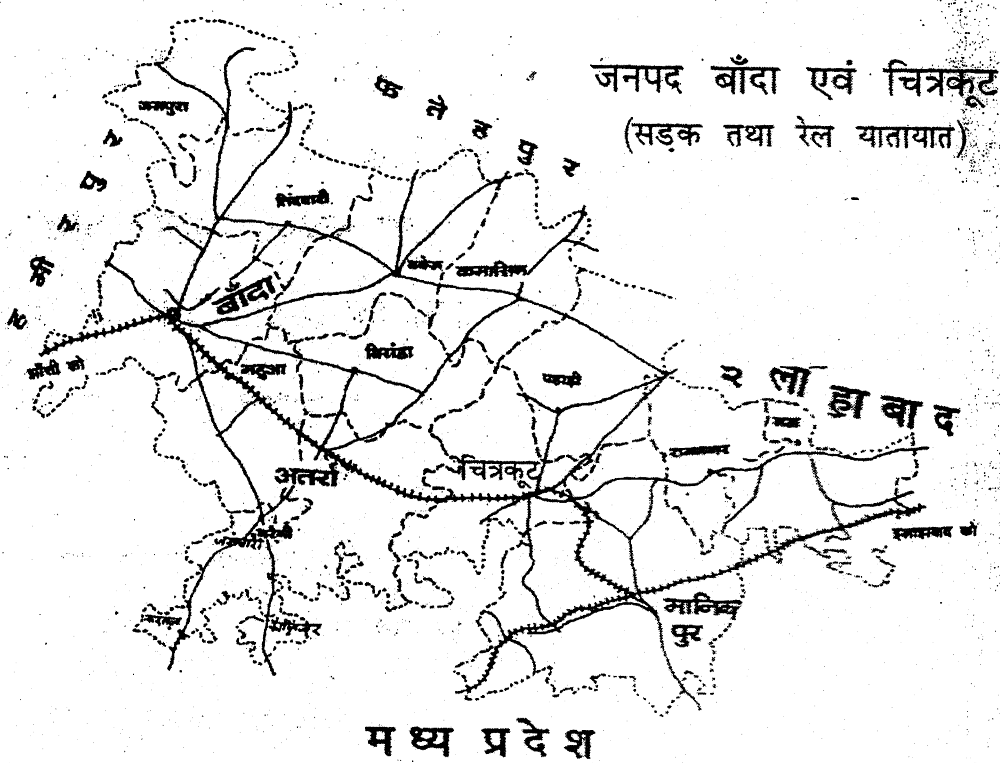
(ख) बाँदा से फतेहपुर–

यह पक्की सड़क हमारे बाँदा जनपद से तिंदवारी होती हुई यमुना नदी का पुल पार करके फतेहपुर की ओर बढ़ जाती है, जो इलाहाबाद कानपुर जीटी रोड फतेहपुर में मिल जाती है।

(ग) बाँदा से कानपुर–

यह पक्की सड़क बाँदा जनपद से पपरेंदा ग्राम से गुजरती हुई चिल्ला, बिंदकी कानपुर तक जाती है। चार माह वर्षा के कारण यमुना नदी में पक्का पुल न होने की वजह से चिल्ला तक ही बसें चलती हैं।

मानचित्र–



चित्र संख्या 2.13

बाँदा से नरैनी अजयगढ़ सतना मार्ग यह पक्की सड़क हमारे जनपद के मुख्य मार्ग में से एक है, क्योंकि यह सड़क बाँदा से नरैनी तक और नरैनी से मुख्यतः दो भागों में बंट जाती है। एक कालींजर से होती हुई सतना और दूसरी करतल होती हुई अजयगढ़, पन्ना, मध्य प्रदेश को अपने जनपद से मिलाती है।

(घ) बाँदा से बिसण्डा–

यह पक्की सड़क बाँदा से बिलगाँव होती हुई बिसण्डा से आगे ओरन, सिंहपुर पहाड़ी, राजापुर मार्ग से मिल जाती है।

बाँदा से बबेरू, औगासी, कमासिन मार्ग–

यह पक्की सड़क बाँदा मुख्यालय से मुरवल ग्राम होती हुई बबेरू को पार करके कमासिन को चीरती हुई राजापुर से आगे इलाहाबद मार्ग से मिल जाती है। उपरोक्त सभी मार्गों पर यातायात के लिए बस सुविधायें उपलब्ध है।

जनपद के अन्तर्गत कच्ची सड़के–

(ड.) बदौसा से कालींजर–

यह मार्ग कालींजर से फतेहगंज ढुढवा मानपुर, रसिन होते हुए बदौसा पहुँचता है।

(च) बबेरू से मर्का तक– बबेरू से तिंदवारी तथा पपरेंदा से तिन्दवारी तक पक्की सड़क बाँदा से करहिया होती हुई लुकतरा, पथरी सड़क बाँदा से चन्दवारा इण्टर कालेज सड़क जसपुरा क्षेत्र में जाती हैं।

2. जनपद रेलवे लाइन–

आज के युग में रेलों का महत्व अभूत पूर्व है। हमारा जनपद बाँदा, झाँसी मानिकपुर रेलवे लाइन के मध्य स्थित है। जिले या मण्डल में रेलवे लाइन मध्य रेलवे के अन्तर्गत आती हैं। जनपद से रेलवे के तीन मार्ग हैं– 1. बाँदा से महोबा झाँसी 2. बाँदा से कानपुर, लखनऊ 3. बाँदा से चित्रकूट, मानिकपुर, इलाहाबाद ।

मण्डल मुख्यालय बाँदा जनपद में मुख्य रेलवे स्टेशनों की संख्या निम्नलिखित है–

1. बँदा 2. डिंगवाही 3. खुरहण्ड 4. अतर्रा

5. बदौसा 6. भरतकूप 7. खैराड़ा 8. मटौंध।

स्रोत– आदर्श भूगोल दर्पण, बाँदा– नन्दकिशोर गुप्ता

1. जनपद बाँदा में जितनी भी कच्ची पक्की सड़कों के मार्ग हैं, उनमें प्राइवेट एवं सरकारी बसें चलती हैं, जिससे यात्रा की जाती है । कई मार्गों पर बसों की सुविधा उपलब्ध न होने के कारण ताँगा, बैलगाड़ी एवं टैक्सी आदि से यात्रा संभव है।

महोबा–

महोबा, जनपद का धरातल पठारी, ऊबड़–खाबड़ एवं पथरीला है। यहाँ आवागमन के साधनों का विकास अपेक्षाकृत कम हुआ है। अभी भी बहुत से ऐसे क्षेत्र हैं जहाँ पहुँचने का कोई साधन नहीं है। पुराने जमाने में लोग आने–जाने के लिए बैलगाड़ी, ऊँट, घोडा आदि का प्रयोग करते थे। नदियों में नावों का प्रयोग होता था। अब एक स्थान से दूसरे स्थान तक जाने के लिए ट्रेन, बस, ट्रक, आदि चलते है ।

- जनपद में सड़क परिवहन बनावट के आधार पर सड़कों को दो भागों में बाँटा गया है।

क. कच्ची सड़कें ख. पक्की सड़कें

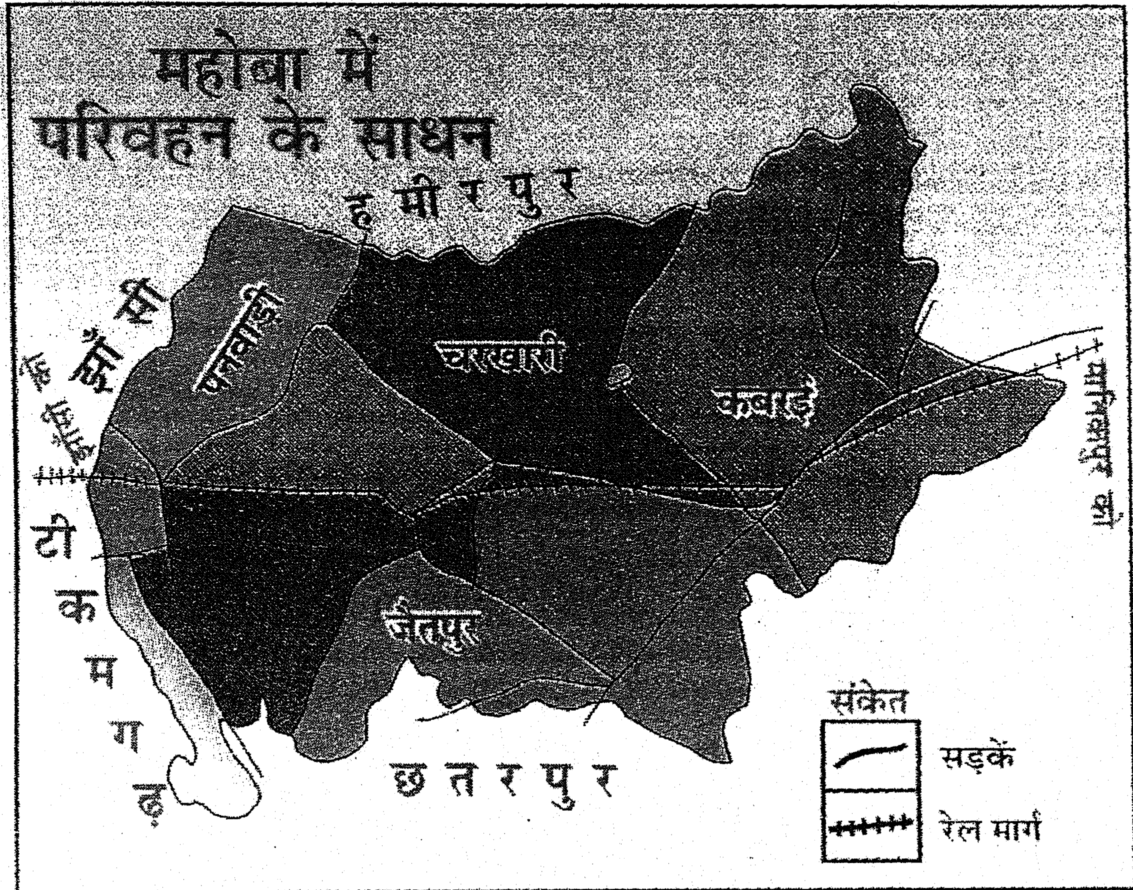
जनपद की प्रमुख सड़कें निम्नांकित है–

1. **महोबा से चिल्ली मार्ग–** यह कच्ची सड़क है, जो महोबा से बम्हौरी, पाठा, मसगाँव होती है हुई चिल्ली मे राठ रोड से मिल जाती है।
2. **कानपुर से सागर मार्ग–** यह पक्की सड़क है। यह सड़क कानपुर, हमीरपुर, कबरई, महोबा होती हुई सागर तक जाती है
3. **महोबा से राठ मार्ग–** यह मार्ग महोबा, कुल पहाड़, पनवाड़ी, नकरा, पहाड़ी होते हुए राठ को जाता है
4. **महोबा से चरखारी मार्ग–** यह मार्ग महोबा से करहरा कला होते हुए चरखारी को जाता है।
5. **महोबा से बाँदा मार्ग–** यह मार्ग महोबा से कबरई, रिवई, मुनैचा, होते हुए बाँदा को जाता है।

स्रोत– महोबा जिले का भूगोल– रीना गुप्ता

6. **चरखारी से विवाँर मार्ग–** यह मार्ग चरखारी से खरेला, गहरौली, इमिलिया, उमरी होता हुआ विवाँर को जाता है।

7. **पनवाड़ी से हरपालपुर मार्ग–** यह मार्ग महोबा, कंठ, राठ आदि नगर होते हुए पनवाड़ी से हरपाल पुर को जाता है।



चित्र संख्या 2.14

जनपद–चित्रकूट

जनपद का धरातल ऊबड़–खाबड़ एवं पथरीला होने के कारण यहाँ परिवहन के साधनों का विकास अन्य जनपदों के विकास की अपेक्षा कम हुआ है। अभी बहुत से स्थान ऐसे हैं, जहाँ पहुँचने का कोई साधन नहीं है।

जनपद की सड़क परिवहन व्यवस्था–

क. कच्ची सड़कें ख. पक्की सड़कें

जनपद की प्रमुख सड़कें–

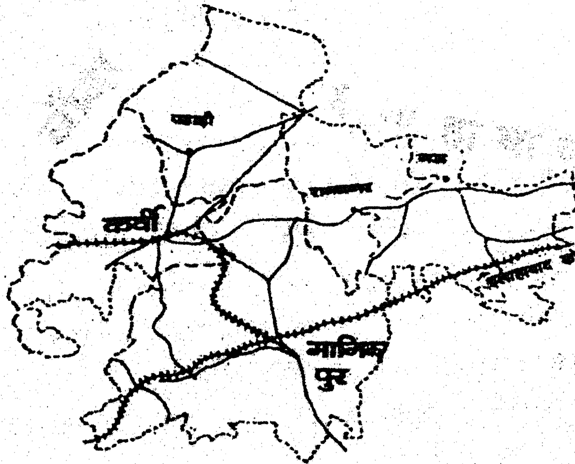
<u>चित्रकूट से इलाहाबाद मार्ग–</u> यह पक्की सड़क कर्वी जिला मुख्यालय से पूरब की ओर मऊ, बरगढ होते हुए इलाहाबाद जनपद की ओर जाती हैं, जो आगे मिर्जापुर तक है।

<u>चित्रकूट से राजापुर मार्ग–</u> चित्रकूट से पहाड़ी होकर यह मार्ग राजापुर जाता है।

<u>चित्रकूट से मानिकपुर मार्ग–</u> ऍंचवार सेरैयाँ होकर यह मार्ग मानिकपुर जाता हैं ।

<u>रानीपुर से मारकुंडी मार्ग–</u> यह मार्ग कल्याणगढ़, जारी माफी होकर मार कुण्डी तक जाता है।

<u>रानीपुर से लखनपुर मार्ग–</u> यह मार्ग कल्याणपुर केहुनिया टिकरिया होते हुए लखनपुर तक जाता है।



चित्र संख्या 2.15

स्रोत– चित्रकूट जनपद का आदर्श भूगोल– सन्तोष कुमार सोनी

जनपद हमीरपुर–

हमीरपुर का धरातल ऊबड़–खाबड़ एवं पथरीला है। यहाँ भी परिवहन का विकास कम हुआ हैं । अभी भी काफी क्षेत्र ऐसे हैं, जहाँ तक पहुँचने का कोई साधन नहीं है। जनपद में दो प्रकार की सड़कें हैं ।

जनपद की कच्ची सड़कें–

1. <u>बिवाँर से जलालपुर मार्ग–</u> यह मार्ग बिवाँर से बांधुर बुजुर्ग, बांधुर खुर्द होता हुआ जलालपुर को जाता हैं
2. <u>सुमेरपुर से पत्यौरा मार्ग–</u> यह मार्ग भरूआ सुमेरपुर से देवगांव होते हुए पत्यौरा को जाता है।
3. <u>मुस्करा से जलालपुर–</u> यह मार्ग मुस्करा विलगाँव सिवनी को होता हुआ जलालपुर को जाता हैं
4. <u>कुण्डौरा से पौथिया मार्ग–</u> यह मार्ग कुण्डौरा से महमूदपुर होता हुआ पौथिया में राठ रोड से मिलता है।
5. <u>महोबा से चिल्ली मार्ग–</u> यह मार्ग महोबा से बम्हौरा, पाठा, समगांव, होता हुआ चिल्ली में राठ रोड से मिलता है।

जनपद की पक्की सड़कें–

1. <u>कानपुर से सागर–</u> यह हमीरपुर जिले का प्रमुख मार्ग है जो हमीरपुर नगर से हमारे जिले में प्रवेश करके मध्य प्रदेश में सागर तक जाता है।
2. <u>हमीरपुर से राठ–</u> यह मार्ग हमीरपुर से पौथिाया, छानी, निवादा, बिवांर चिल्ली, मुस्करा बिहुनी से होता हुआ राठ जाता है।
3. <u>हमीरपुर से कालपी–</u> यह मार्ग हमीरपुर से झलोखर, कुरारा, सरसई से होता हुआ कालपी जाता है।
4. <u>मौदहा से बाँदा–</u> यह मार्ग मौदहा के रहमानियाँ इण्टर कालेज से होता हुआ सिजनौड़ी उरदना, घटकना, सिजवाही, टिकरी व कपसा होता हुआ बाँदा जाता है। इसे कपसा रोड भी कहते है।

स्रोत– जिले का भूगोल डॉ0 प्रीती जायसवाल

5. <u>इंगोहटा से छानी–</u> यह मार्ग इंगोहटा से बिदोखर मवई आदि नगर होते हुए छानी को जाता हैं ।

6. <u>मौदहा से राठ–</u> यह मार्ग मौदहा से जाते हुए बस वारी गांव में हमीरपुर राठ मार्ग में मिल जाता है। इस मार्ग के बीच रागौल, कुमेहटा, इमिलिया बसवारी, मुस्करा आदि नगर हैं।

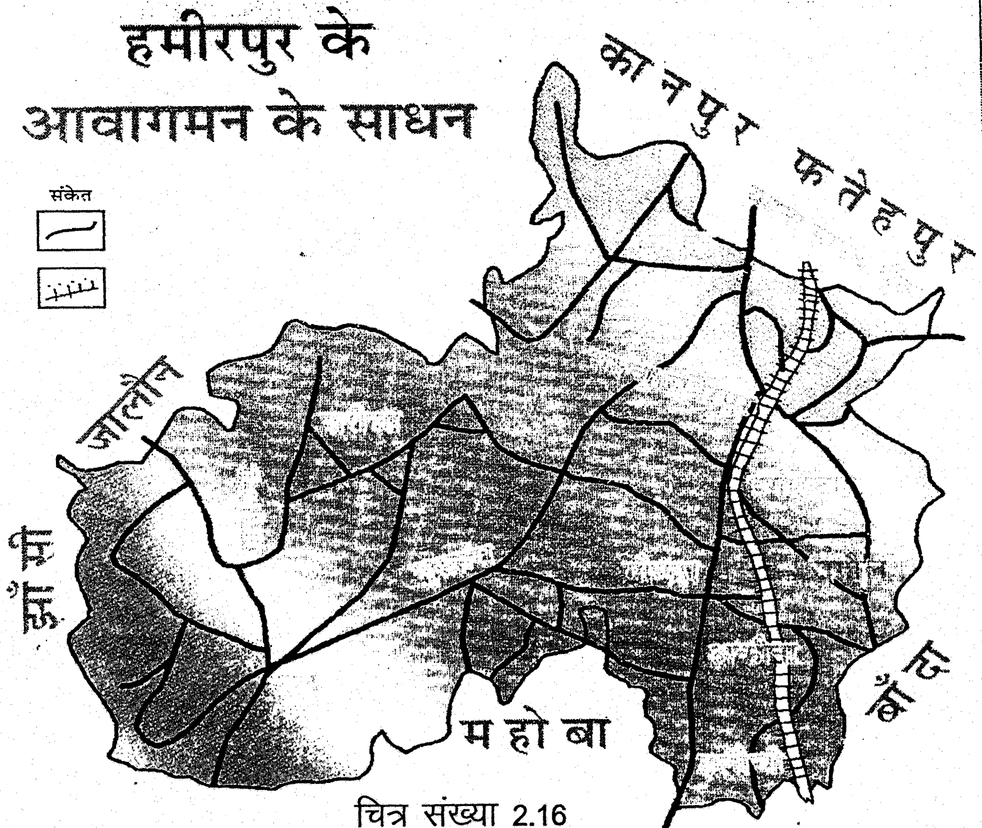
7. <u>चरखारी से बिवाँर–</u> यह मार्ग चरखारी से खरेला, गहरौली, इमिलिया, उमरी, होता हुआ बिंवार को जाता है।

8. <u>पनवाड़ी से हरपालपुर मार्ग–</u> यह मार्ग दिदवारा महोबकंठ, राठ आदि नगर होते हुए पनवाड़ी हरपालपुर को जाता हैं ।

9. <u>सुमेरपुर से सिसोलर–</u> यह भरूआ, सुमेरपुर से पन्धरी, पचखुरा खुर्द, भिहुअना, मुडेरा, तेला होते हुए सिसोलर को जाता है।

11. <u>राठ से मगरौठ–</u> यह मार्ग राठ से गोहाण्ड होते हुए मगरौठ जाता है।

मानचित्र–



चित्र संख्या 2.16

जनसंख्या–

वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार मण्डल की जनसंख्या प्रदेश की जनसंख्या 166052869 का 2.44 प्रतिशत तथा देश की जनसंख्या 1027015247 का 0.39 प्रतिशत है। मण्डल की कुल जनसंख्या में पुरुषों की कुल संख्या 2179214 है जिसमें ग्रामींण क्षेत्र में रहने वाले पुरुषों की संख्या 1830800 एवं शहरी क्षेत्र में रहने वाले पुरुषों की संख्या 348414 है । मण्डल में स्त्रियों की संख्या 1876516 जिसमें ग्रामींण क्षेत्र में रहने वाली स्त्रियों की संख्या 1575649 तथा शहरी क्षेत्र में रहने वाली स्त्रियों की संख्या 300867 है। वर्ष 2001 की जनसंख्या की स्थिति निम्नांकित सारणी द्वारा स्पष्ट की गई हैं:–

मण्डल की जनसंख्या 2001 के अनुसार

सारणी संख्या 2.10

कुल जनसंख्या	जनसंख्या	प्रतिशत
कुल जनसंख्या	4055730	–
ग्रामींण जनसंख्या	3406449	83.9
नगरी जनसंख्या	649281	16.1
कुल पुरुष	2179214	53.73
कुल स्त्री	1876516	46.26
ग्रामींण पुरुष	1830800	45.5
नगरीय पुरुष	348414	8.5
ग्रामींण स्त्री	1575649	38.84
नगरीय स्त्री	300867	7.41

श्रोत– जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका 2005–06

मण्डल के जनपदों की जनसंख्या

सारणी संख्या 2.11

जनपद का नाम	कुल जनसंख्या	कुल परिवार	कुल पुरुष	कुल स्त्री
बाँदा	1501602	244263	807316	694286
हमीरपुर	993792	167410	536703	457089
महोबा	758379	127508	406789	351590
चित्रकूट	801957	127450	428406	373551
योग–	4055730	666656	2179214	1876516

श्रोत– जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका 2005–06

मण्डल की ग्रामींण जनसंख्या वर्ष 2001
सारणी संख्या 2.12

विकासखण्ड	कुल जनसंख्या	कुल परिवार	कुल पुरुष	कुल स्त्री
कुरारा	90573	15112	48827	41746
सुमेरपुर	154815	26418	83582	71233
सरीला	102998	17145	56004	46994
गोहाण्ड	106399	18204	57099	49300
राठ	92243	15687	49682	42561
मुस्करा	124586	21080	67541	57045
मौदहा	148370	25173	80465	67905
पनवाड़ी	140066	23490	75247	64819
जैतपुर	135455	22398	72247	63208
चरखारी	102323	17881	55087	47236
कबरई	225640	38123	121730	103910
जसपुरा	91494	15373	48375	43119
तिन्दवारी	147472	23882	79462	68010
बड़ोखर	161638	26345	87684	73954
बबेरू	173018	27955	92885	80133
कमासिन	140951	22302	75511	65440
बिसण्डा	150543	24367	80547	69996
महुआ	180397	30756	97517	82880
नरैनी	212071	33961	113780	98291
पहाडी	168594		90570	78024
कर्वी	198871		106928	91943
मानिकपुर	144395		77137	67258
रामनगर	84985		45194	39791
मऊ	127935		67373	60562

श्रोत– जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका 2005–06

जनसंख्या घनत्व :–

मण्डल में प्रतिवर्ग किलोमीटर पर जनसंख्या का घनत्व वर्ष 1981 में 183.4 तथा वर्ष 1991 में 219.4 एवं वर्ष 2001 में 280.78 व्यक्ति है। 2001 में देश की जनसंख्या का घनत्व 324 है तथा प्रदेश का जनघनत्व 548 है । मण्डल का जनसंख्या घनत्व निम्नांकित सारणी द्वारा दर्शाया गया है :–

सारणी संख्या 2.13 जन घनत्व का तुलनात्मक विवरण

जनगणना वर्ष	मण्डल का जन0घनत्व	प्रदेश का जन0घनत्व	देश का जन0घनत्व
1981	183	372	116
1991	219	472	274
2001	280	548	324

स्पष्ट है कि मण्डल का जन घनत्व देश तथा प्रदेश के जन घनत्व से कम है।

श्रोत- जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका

लिंगानुपात–

मण्डल में 1981 में प्रति हजार पुरुषों पर स्त्रियों की संख्या 860 व 1991 में (चित्रकूट के पृथक जिला बन जाने के कारण) यह संख्या घटकर 844 रह गई एवं 2001 में 861 हो गई । सन 2001 में प्रदेश में लिंगानुपात 898 है देश का लिंगानुपात 933 है।

सारणी संख्या 2.14
मण्डल में तुलनात्मक लिंगानुपात

जनगणना वर्ष	मण्डल का लिंगानुपात	प्रदेश का लिंगानुपात	देश का लिंगानुपात
1981	860	885	934
1991	844	882	927
2001	861	898	933

श्रोत- जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका

सारणी संख्या 2.15
मण्डल का तहसीलवार जनसंख्या–घनत्व

तहसील	क्षेत्रफल	जनसंख्या 2001	जनघनत्व
कर्वी	2505.5	511860	204.2
मऊ	877.45	212920	242.6
बाँदा	1608.4	400604	249.06
बबेरू	1107.3	313969	283.5
अतर्रा	976.16	330940	33.9
नरैनी	828.94	212071	255.8
महोबा	1185.74	225640	190.2
चरखारी	765.86	102323	133.6
कुलपहाड़	1232.95	275521	223.4
हमीरपुर	1008.42	245388	243.3
सरीला	680.84	102998	151.2
राठ	947.15	198642	209.7
मौदहा	1159.27	272956	235.4
योग–	14884.02	3405832	228.82

श्रोत- जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका

सारणी संख्या 2.16
मण्डल का तहसीलवार–लिंगानुपात (2001)

तहसील	पुरुषों की संख्या	स्त्रियों की संख्या	लिंगानुपात
कर्वी	274635	237225	863
मऊ	112567	100353	891
बाँदा	215521	185083	858
बबेरू	168396	155573	864
अतर्रा	178064	152876	858
नरैनी	113780	98291	863
महोबा	121730	103910	853
चरखारी	55087	47263	857
कुलपहाड़	147494	128027	868
हमीरपुर	132409	112979	853
सरीला	56004	46994	839
राठ	106781	91861	860
मौदहा	148006	124950	844
योग–	1830474	1575385	860

श्रोत- जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका

जनसंख्या का आर्थिक वर्गीकरण

किसी भी अर्थ व्यवस्था की क्रियाशीलता एवं गतिशीलता का मापन उस अर्थव्यवस्था में उपलब्ध रोजगार, आय एवं उत्पादन के सापेक्ष में किया जाता है । यदि मण्डलीय आर्थिक ढाँचे को दृष्टिगत किया जाये, तो ज्ञात होता है कि मण्डलीय अर्थव्यवस्था आय, उत्पादन एवं रोजगार की वर्तमान एवं भविष्यगत आवश्यकताओं को पूरा कर पाने में असमर्थ है। अर्थ व्यवस्था में प्रवाहपूर्ण गतिशीलता का अभाव है । श्रम प्रचुर मात्रा में उपलब्ध है, जबकि औद्योगिक विकास नगण्य है के प्रतिशत परिणामतः कृषि क्षेत्र जीवकोपार्जन का प्रमुख साधन है। कृषक एवं मजदूरों का प्रतिशत देश तथा प्रदेश से अधिक तथा पारिवारिक उद्योग में लगे मजदूरों एवं कर्मचारियों का प्रतिशत प्रदेश से कम है।

सारणी संख्या 2.17

मण्डल में कर्मकारों का विवरण वर्ष 2001

क्रम.सं0	कर्मकार	कुल संख्या	प्रतिशत
1	कृषक	612340	49.59
2	खेतिहर मजदूर	220834	16.88
3	पारिवारिक उद्योग	34406	2.4
4	अन्य कर्मकार	244277	17.79
5	सीमान्त कर्मकार	669984	16.5

श्रोत- जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका

वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार संदर्भित वर्ष में 186 दिन या इससे अधिक क्रियाओं में संलग्न व्यक्तियों को मुख्य कर्मकार तथा उससे कम अवधि में लगे व्यक्तियों को सीमान्त कर्मकारकों की श्रेणी में रखा गया है। इस आधार पर 2001 की स्थिति से स्पष्ट होता है कि 2001 में 83.12 प्रतिशत कर्मकार कृषि क्षेत्र में संलग्न थे। जिसमें 44.59 प्रतिशत कृषक 16.88 प्रतिशत खेतिहर मजदूर थे। पारिवारिक उद्योग में लगे व्यक्ति केवल 2.4 प्रतिशत हैं तथा सीमान्त कर्मकार 16.51 प्रतिशत हैं । स्पष्ट है कि मण्डल की अर्थ व्यवस्था कृषिगत कार्य कलापों पर व्यापक रूप से आधारित है। मण्डल में बेरोजगारी व निर्धनता प्रमुख समस्या है।

प्रदेश के 40.55 लाख आवादी वाले क्षेत्र चित्रकूटधाम मण्डल में 30 प्रतिशत आवादी गरीबी रेखा के नीचे जीवन यापन कर रही है। प्रति व्यक्ति की निम्न आय मण्डल की विशिष्टता है, जो अर्थ व्यवस्था के निम्न विकास स्तर का कारण व परिणाम दोनों है। अधिकांश जनसंख्या निर्धनता के अभिशाप के साये में रहने को विवश है। निर्धनों के पास भूमि पूॅजी गृह सम्पत्ति आदि रूपों में बहुत कम पूॅजी है। शहरी क्षेत्रों में खुली बेरोजगारी पायी जाती है। मण्डल का ग्रामीण अंचल निर्धनता व असहाय की स्थिति में पाया जाता है। निर्धन जन में से अधिकांश ग्रामीण क्षेत्र में रहते है। वे एक हद तक अर्थव्यवस्था के कृषि सम्बन्धी क्षेत्रो से ही सम्बद्ध हैं। जो जनसंख्या शहरी क्षेत्रों में रहती है, वह एक हद तक अर्थव्यवस्था के कृषि सम्बंधी क्षेत्रों से ही सम्बद्ध है। शहरी क्षेत्रों में 649281 आवादी निवास करती है, जो कि सम्पूर्ण जनसंख्या का 16.1 प्रतिशत है। जबकि ग्रामीण क्षेत्रों में 3406449 जनसंख्या निवास करती है, जो सम्पूर्ण आवादी का 83.9 प्रतिशत है। ग्रामीण क्षेत्र में इतनी अधिक आवादी होने के बावजूद यह विकास से वंचित है। शहरी व ग्रामीण क्षेत्रों के बीच असमानता बनी रहती है। बाजार में बहुराष्ट्रीय कम्पनियों के उत्पाद लोक प्रिय व आसानी से उपलब्ध होने के कारण वर्षो से जीवकोपार्जन में सहायक रहे परम्परागत व्यवसाय जैसे – बढ़ईगिरी, लोहारगिरी, मोची आदि व्यवसायों पर प्रतिकूल असर

व्याप्त है। युवा पीढ़ी इन कार्यों को अपनाने के प्रति अनिच्छुक है, जिसके कारण ये व्यवसाय तेजी से नष्ट होते जा रहें है, व्यवसायों पर दैनिक जीवनोपयोगी सामग्री की दुकानों में अधिकता है । ग्रामीण क्षेत्रों में इन दुकानों में अनाज विशेष रूप से क्रय विक्रय का माध्यम है। दुकानदार वस्तुओं के क्रय विक्रय के बदले में अनाज प्राप्त करते हैं। उसे एकत्र करके आसपास के निकटवर्ती बाजारों में बेचकर पूँजी प्राप्त करते है। भूमिहीन व्याक्ति दूसरों की जमीनों को बटाई, बलकट, या किसी अन्य रूप में लेकर उस पर खेती किसानी करते है। अथवा सम्पन्न वर्ग के लोगों के यहाँ निश्चित पारिश्रमिक दृष्टिकोण से बड़े परिवारों को आज भी मान्यता प्रदान की जाती है। इसके पीछे यह धारण निहित है कि जितने कमाने वाले व्यक्ति होंगे, उतनी ही परिवार की आय मे वृद्धि होगी। आर्थिक रूप से पिछडे वर्ग के लोगो के यहाँ बालश्रम के कारण बच्चों के दायित्व को न समझकर उन्हे सम्पत्ति के स्रोत रूप में समझा जाता है। परिणामतः बच्चों को 6 से 7 वर्ष की आयु में दैनिक जीवकोपार्जन के उपक्रम में निवेशित किया जाता है। मण्डल में संचालित लघु व मध्यम स्तर के निर्वाह क्षेत्रों में बच्चों की भागीदारी सुनिश्चित करते हैं। बच्चे या तो अकुशल या फिर अर्द्धकुशल व्यवसायों में कार्य करने को विवश हैं तथा बहुत कम मजदूरी ही प्राप्त कर पाते हैं । पुरूषों के साथ साथ महिलायें भी जीवकोपार्जन के क्षेत्र में संलग्न रहती हैं। मण्डल में रूढिवादिता मजबूती से जड़ें जमाये है। शिक्षा का स्तर अत्यंत निम्न है। अधिकांश लोग अपने बच्चों को विद्यालय भेजने के प्रति कोई रूचि नही दिखाते है। जिस कारण बच्चे अच्छी शिक्षा प्रशिक्षण से वंचित रह जाते हैं। शासन द्वारा चलये जा रहे कार्यो में मण्डल वासियों की भागीदारी अत्यंत निम्न है। कृषि, शिक्षा, स्वास्थ्य, चिकित्सा तथा सामाजिक सुरक्षा के क्षेत्र में कोई सुविधा स्वतः प्राप्त करने की कोई उत्कंठा परिलक्षित नही होती है । मण्डल में औद्योगीय विकास नाम मात्र है। निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र का कोई बड़ा कारखाना या उद्योग नहीं है।

व्यावसायिक कम्पनियों को प्रशासन द्वारा सुविधा प्रदान करने के आश्वासनों के बावजूद निवेश के प्रति अग्रसर नही हैं। मण्डल मुख्यालय के निकट केन नदी के तट पर स्थित भूरागढ़ को औद्योगिक क्षेत्र घोषित करके प्लाटिंग करायी गयी, विद्युत व्यवस्था भी करायी गयी, किन्तु यह क्षेत्र वर्षों से औद्योगिक विकास की राह देख रहा है। एक मात्र सरकारी उपक्रम चिल्ला रोड कताई मिल के रूप 1984–85 में स्थापित किया गया, जो अब पूर्णतया बन्द है। हजारों श्रमिक बेरोजगारों की श्रेणी में सम्मलित हो गये हैं।

मण्डल के विकास में सम्पन्नता की निष्क्रियता के चलते पूँजी का विनयोग नहीं हो पा रहा है। जो धनाढ्य व्यक्ति है, वे पूँजी विनियोजिन नहीं करते, उपलब्ध संसाधनों से ऐशो आराम की जिन्दगी जीते हैं। संसाधनों से संसाधन की अभिवृद्धि हेतु कोई प्रयास नही करते। विकास की मानसिकता की सोंच कोसों दूर है मण्डल में शिक्षित बेरोजगारों का प्रतिशत बढ़ रहा है। इसके विपरीत उन्हें काम नहीं मिल पा रहा हैं। शहरी क्षेत्रों के शिक्षित युवक स्वंय को खानदानी व्यवसाय में नियोजित किये हैं, किन्तु जिनके पास व्यवसाय नही है और ग्रामींण जनसंख्या के अधिकांश युवक काम की तलाश में महानगरों तथा बड़े शहरों की ओर पलायन के लिये विवश है। निकटवर्ती ग्रामीण क्षेत्रों से प्रतिदिन हजारों युवक शहरी क्षेत्रों में काम की तलाश मे आते हैं और वे रिक्शा चलाकर या सड़क व मकानों में सहायक मजदूरों के रूप में स्वयं को निवेशित कर आजीविका प्राप्त करते हैं। गाँवों में टूटते हुए कुटीर उद्योग बढ़ती जनसंख्या, अलाभकारी कृषि आदि स्थितियों ने युवकों को पलायन के लिए विवश कर दिया है। हालात यहाँ तक आ गये हैं कि रोजी रोजगार की तलाश में प्रत्येक घर का एक सदस्य घर से दूर जाने को विवश है। वहाँ से अपनी कमाई का एक निश्चित भाग बचाकर परिवार को भेजता है, जिससे उनके परिवार का भरण पोषण व दूसरी तरह की आवश्यकताओं की पूर्ति होती है। फलस्वरूप देश के कर्ण धार कहे जाने वाले किसानों की आगामी पीढ़ी गाँव की सोंधी मिट्टी से निरन्तर दूर होती जा रही है।

सरकार द्वारा ग्रामीण युवकों के रोजगार के लिये कई महत्वपूर्ण योजनाएँ संचालित की जा रही है तथा स्वरोजगार पूरक योजनाओं से वर्ष में करोड़ों रूपयों का ऋण अनुदान वितरित किया जाता है। किन्तु लाभार्थियों के परिवार का स्तर अपने स्तर पर ही रहता है। व्यवसायिक प्रशिक्षण सकारात्मक कम औपचारिक ज्यादा प्रतीत होता है। मण्डल में संचालित स्वर्ण–जयंती ग्राम स्वरोजगार योजना आधा दर्जन योजनाओं का विलय करके अप्रैल 1999 से संचालित है, किन्तु अपने उद्देश्यों में पूर्ण रूप से सफल नही हो सकी है। तीन साल में प्रत्येंक समूह के लाभार्थी सदस्य को कम से कम दो हजार रूपये मासिक आय अर्जित करने लायक बनाने का लक्ष्य था, लेकिन चार वर्ष के बाद योजना आरम्भ होने की स्थिति में है।

आर्थिक, सामाजिक, धार्मिक व मानसिक जागरूपता की धुरी पर किसी क्षेत्र या राष्ट्र का विकास सुख–सम्पन्नता आदि निर्भर है, किन्तु मण्डल के विकास की बाग–डोर जिनके हाँथों में है, उन्हें किसी भी दृष्टि कोण से जागरूक नहीं कहा जा सकता हैं । जन प्रतिनिधि की राजनैतिक चेतना केवल चुनाव जीतने तक, आर्थिक विकास केवल परिवाद तक एवं समाजिक विकास केवल जातिवाद तक ही सीमित है। उपरोक्त विवेचना से स्पष्ट है कि औद्योगिक विकास नगण्य होने के कारण समस्त कार्यशील जनसंख्या लाभकारी रोजगारों से वंचित है। अतः जीवकोपार्जन हेतु समस्त मण्डलीय आबादी प्राथमिक कार्यों में ही क्रियाशील हैं । कृषि पर अत्यधिक निर्भरता छोटे–छोटे तथा बिखरे हुए खेत, मानसून पर आश्रित रहना, अत्याधुनिक जानकारियाँ व ज्ञान के अभाव आदि अनेक कारणों ने मण्डल को गैर विकास के दुष्चक्र में जकड़ रखा है। मण्डलीय जनसंख्या स्थानीय परिस्थितियों के अनुरूप कुछ कार्यों को आजीविका के स्रोत के रूप में अंगीकार किये हुए है।

आर्थिक क्रियाएँ

किसी देश एवं प्रदेश, मण्डल की अर्थव्यवस्था के सुदृढ बनाने के लिये वहाँ की जनसंख्या की आर्थिक क्रियाओं पर निर्भर करती है। चित्रकूटधाम मण्डल के कर्मकारों की जनसंख्या का 83.2 प्रतिशत भाग कृषि पर निर्भर है। इसलिए अगर इसे कृषि प्रधान कहा जाये, तो यह गलत नहीं होगा। मण्डल की आर्थिक क्रियाओं का विवरण निम्नलिखित है:—

कृषि कार्य—

मण्डल की अर्थव्यवस्था की रीढ़ कही जाने वाली कृषि उदरपूर्ति तक सीमित न रहकर उद्योग कास्वरूप गृहण कर रही हैं। मण्डल की लगभाग 83 प्रतिशत आबादी की आर्थिक गति विधि का प्रमुख स्रोत कृषि तथ उससे संबंधित कार्य है। यद्यपि कृषि की भूमिका काफी महत्वपूर्ण है, तथापि उसका तात्पर्य यह नहीं है कि मण्डलीय कृषि एक विकसित व्यवसाय है। वास्तव में यहाँ कृषि अत्यंत पिछड़ी अवस्था में है। पम्परागत ओर पुराने तरीके से उत्पादन किया जाता है। जिस कारण प्रति हेक्टेयर उत्पादन अत्यंत निम्न होता है। कृषि में संलग्न श्रमिकों की संख्या वास्तविक आवश्यकता से बहुत अधिक है। कभी कभी पूरा का पूरा परिवार उत्पादन कार्य में संलग्न रहता हैं, किन्तु निर्वाह क्षेत्र में श्रम का वास्तविक उत्पादन जिसे अर्थशास्त्र में सीमान्त उत्पादन कहा जाता है, शून्य अथवा नकारात्मक होता है। किसान तथा खेतिहर मजदूरों को मौसमी बेरोजगारी का सामना करना पड़ता हैं । मजदूरों को वर्ष भर काम नहीं मिलता। विशेषकर फसलों की बुवाई कटाई के समय तो मजदूरों की कमी का अनुभव किया जाता है।

किन्तु उसके पश्चात् उसमें कार्यरत श्रमिक बेरोजगार हो जाते हैं। समुचित सिंचाई दो या तीन फसलें, नकदी फसलें अर्थ प्राप्ति का माध्यम बन सकती हैं। कृषि के अन्तर्गत रबी, खरीफ तथा जायद की फसलों का उत्पादन किया जाता हैं । मण्डल की तहसील अतर्रा में चावल का बड़े पैमाने पर उत्पादन किया जाता है इसी क्रम में महोबा जनपद में पान का उत्पादन व्यावसायिक रूप में किया जाता हैं, तथा जनपद चित्रकूट में पैयस्वनी नदी के किनारे सब्जी का उत्पादन किया जाता है। हमीरपुर में भी सब्जी तथा नदी में तरबूज खीरा, ककड़ी आदि की फसलें उगायी जाती हैं। गेंहूँ, चावल, मसूर, चना, तिलहन आदि खाद्यान्नों का निर्यात भी किया जाता है। कम कृषि जोत वाले दूसरों की जमीन को बटायी तथा बलकट रूप में लेकर खेती करते हैं तथा नदियों के किनारे रहने वाले लोग सब्जियों का प्रमुख रूप से उत्पादन करते है और अपनी उपज स्थानीय स्तर पर लगने वाले दैनिक बाजारों में या डलियों को सर पर रखकर निकटवर्ती शहरी क्षेत्रों में दरवाजे दरवाजे घूम घूम कर बेचते हैं, सड़ने या नष्ट होने के समय भय से कभी कभी कम दाम पर बेचने पर मजबूर हो जाते हैं। उसके विपरीत कुछ सम्पन्न काश्तकार अपनी उपज को बेंचने मण्डल के बाहर भी जाते हैं। मण्डल में क्रियात्मक जोतों का आकार वर्गानुसार संख्या एवं क्षेत्रफल जनपदवार निम्न सारणी के माध्यम से दर्शाया गया है:–

सारणी संख्या 2.18

जनपद	0.5 हे.से कम		0.5 हे.से 1हे		1 हे.से 2 हे.		2 हे.से 4 हे.		4 हे.से 10 हे.	
	संख्या	क्षे0	संख्या	क्षे0	संख्या	क्षे0	संख्या	क्षे0	संख्या	क्षे0
बाँदा	87336	22705	56004	39030	50102	70711	35063	99294	18923	110699
हमीरपुर	39562	11310	37691	27599	38617	54969	29717	82205	19228	114570
चित्रकूट	37282	9291	30977	23507	24086	36710	1368	37555	7976	46372
महोबा	33108	9876	28325	20137	30990	43374	22460	60621	12207	70575

श्रोत- जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका

सारणी संख्या 2.19

जनपद	10 हे0 तथा उससे अधिक		कुल जोतो की संख्या	
	संख्या	क्षेत्रफल	संख्या	क्षेत्रफल
बाँदा	2243	32801	249671	375240
हमीरपुर	2908	37659	167723	328312
चित्रकूट	1936	3089	165625	184327
महोबा	1464	19868	128554	224851

श्रोत- जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका

मण्डल में कृषि उद्योग प्रमुख रूप से मौसम पर निर्भर है और आज भी अपनी बेहतरी की राह देख रहा है। प्रायः हर नयी सरकार और जन प्रतिनिधि द्वारा अपने को किसान–हितैषी कहने के बावजूद खेत और खलिहानों से वांछित परिणाम नहीं प्राप्त किये जा सके। प्रत्येक बजट में किसानों के लिए काफी कुछ कहा गया। लेकिन किसानों को इसका फायदा अपेक्षा के अनुरूप नहीं मिल सका हैं । यदि सिंचाई सुविधाओं उन्नतशील बीज आदि महत्वपूर्ण घटकों का समुचित विस्तार किया जाय, तो निश्चित ही कृषि स्थिति में सुधार लाया जा सकता है।

मत्स्य उद्योग–

मत्स्य या मछली पकड़ना मानव की प्राचीन आर्थिक क्रियाओं का अंग रहा है। मण्डल में नहरों, तालाबों, चेकडैम का प्रमुख उपयोग सिंचाई तथा अन्य तरह के कार्यों के लिए किया जाता है। स्थलीय सर्वेक्षणों के उपरान्त यह तथ्य उजागर हुआ है कि इस जलराशि का उपयोग अल्प कालीन मत्स्य पालन के लिए सुगमता पूर्वक किया जा सकता हैं । इसी आधार पर कृषि एवं पशुपालन के साथ साथ मत्स्य उद्योग को भी प्रारम्भिक उद्योग की श्रेणी में रखा गया है। मत्स्य पालन मण्डलीय अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण स्थान रखता हैं । मछली पालन एक ऐसा कार्यक्रम है, जिसके माध्यम से ग्रामीण अंचल में अनुपयोगी स्थिति में पड़े हुए तालाबों की उपयोगिता सुनिश्चित करते हुए उत्तम प्रोटीन युक्त पौष्टिक खाद्य पदार्थ के उत्पादन के साथ साथ बेरोजगारों और दुर्बल वर्ग के व्यक्तियों के लिये अतिरिक्त आय भी संभव है। मत्स्य पालन को बढ़ावा देने के उद्देश्य हेतु जनपद में मत्स्य विकास अभिकरण की स्थापना की गयी हैं। बेरोजगारों के लिए मत्स्यपालन हेतु तालाब सुधार नये तालाब के आपूर्ति, प्रशिक्षण आदि सुविधायें दी जा रही हैं, जिससे उन्हें रोजी रोजगार मिल सके। मत्स्य पालक को पुराने तालाबों की सुधार के लिए 60000 रु0 की सीमा तक बैंक ऋण उपलब्ध कराया जाता है। जिस पर 20 प्रतिशत तथा अनुसूचित जाति तथा जन जाति के लोगों को 25 प्रतिशत तक का शासकीय अनुदान प्रदान किया जाता है।

सारणी संख्या 2.21 (हजार में)

क्रम	सन	विभ0 जला0क्षे0 हे0	उत्पादन कु0	विभाग द्वारा अंगुलिकाओं का वितरण (हजार)
1	2002—03	5581	2133	12021
2	2003—04	5578	2109	14708
3	2004—05	5570	2171	5480

श्रोत- जिला अर्थ एवं सांख्यिकी पत्रिका

निजी भूमि पर नये तालाब के निर्माण के लिए 200000/ तक बैंक ऋण उपलब्ध कराया जाता हैं । इस पर सामान्य श्रेणी के लोगों को 20 प्रतिशत तथा अनुसूचित जाति तथा जनजाति के लोगों को 25 प्रतिशत तक शासकीय अनुदान प्रदान किया जाता हैं । मत्स्य पालकों को मत्स्य पालक विकास अभिकरण की ओर से 10 दिनों की अल्पावधि का प्रशिक्षण दिया जाता हैं । प्रशिक्षण अवधि में 50 रूपये प्रतिदिन की दर से प्रशिक्षण भत्ता तथा 100 रूपये एकमुस्त भ्रमण के लिए दिया जाता है। प्रयोगशाला में मत्स्य पालकों के तालाबों की मिट्‌टी पानी की निःशुल्क जांच की जाती हैं साथ ही उचित वैज्ञाानिक सलाह भी दी जाती है। मत्स्य पालन में उन्नतशील प्रजातियों के मत्स्य बीज की सामयिक उपलब्धता, एक प्रमुख समस्या है जिसके निदान हेतु मत्स्य पालकों को आक्सीजन पैकिंग में तालाब तक सरकारी दर पर उत्पादित बीज की आपूर्ति की जाती है। मत्स्य पालक निजी मात्रा में स्थापित निजी चारियों से भी कुछ मत्स्य बीज स्थापित कर सकते है । मण्डल में मत्स्य पालन में लोगों की भागीदारी बढ़ रही हैं, कई लोगों ने इस व्यवसाय को अपना कर आर्थिक स्थित में सुधार किया है। किन्तु समय समय पर अधिकारियों से सांठ गांठ, अवैध शिकार, एकाधिकार की समस्यायें प्रकाश में आयी है। किन्तु मण्डल में मत्स्य व्यवसाय में उत्तरोत्तर वृद्धि जारी है। मत्स्य बीज आपूर्ति मे निरन्तर कमी बनी रहती हैं इस कमी को दूर करने के लिये आवश्यक है, कि निजी क्षेत्रों को भी मत्स्य बीज उत्पादन को बढ़ावा मिले।

खनिज उद्योग

क. शजर उद्योग–

शजर उर्दू शब्द है, जिसका शाब्दिक अर्थ वृक्ष होता है। श्वेत, मटमैले, चिकने प्रस्ताशो मे पेड़ पौधे जीव, जन्तु झाडियाँ आदि के चित्र स्थायी रूप से अंकित रहते हैं। इनके पत्थर केन तथा नर्मदा नदी में पाये जाते हैं । उन्हें तराश कर चाँदी तथा अन्य धातुओं में मढ़ा जाता है। इस उद्योग की शुरूआत कब हुई, इसका कोई प्रमाण नहीं मिला। किन्तु राजा महाराजाओं के शरीर और महलों की रौनक रहा शजर पत्थर का कार्य धीरे धीरे उद्योग का रूप लेता जा रहा है।

मध्य प्रदेश के जबलपुर के पास केन नदी की सतह पर और नर्मदा नदी के पास पाया जाने वाला यह पत्थर कच्चे माल के रूप में आम पत्थरों की तरह बेडोल व बदसूरत होता हैं । पेशेवर जौहरी इसे ऊपर से देखकर ही पहचान जाते हैं । तराशने के बाद इसके अन्दर जीव जन्तु पेड़ पौधे तथा अन्य दूसरे तरह की आकृतियाँ इसमें नजर आती हैं। बरसात के बाद नदी का पानी सिमटते ही किनारे आ लगे पत्थरों को ग्रामीण और चरवाहे को बीन लेते हैं ओर फिर कारीगरों को बेचते है। उद्योग मालिकों को कच्चे माल की तरहसे पत्थर बाहर से लाने पडते हैं। यहाँ इन पत्थरों को काट छाँट कर आभूषण में जड़ने लायक बनाया जाता है। फिर इन्हें महानगरों में तथा ईराक, इजरायल, अफगानिस्तान आदि देशों के पर्यटकों को बेचा जाता है। मण्डल मुख्यालय में यह पत्थर बहुत लोक–प्रिय नहीं है, किन्तु विदेशों से आने वाले पर्यटक इसकी अच्छी कीमत देते है। इससे जुडे कारीगरों व आम लोगों का मानना है कि कार्तिक पूर्णिमा की रात या एक ऐसी रात होती है जिसकी सुबह की पहली किरण सतह पर पड़े शजर पत्थर पर पड़ती है, तो उसके सामने वाली वस्तु का अक्स उतर जाता है यद्यपि वैज्ञानिक ढंग से व्यक्त करते है। ब्रिटिश संग्रहालयों में आज भी यह पत्थर आकर्षण का केन्द्र है। मण्डल मुख्यालय बाँदा आने वाले गणमान्य व्यक्तियों जैसे प्रधानमंत्री, मुख्यमंत्री, आदि विशिष्ट लोगों को समय समय पर बतौर तोहफा पेश किया जा चुका है।

कच्ची सामग्री की माँग अधिक हैं । यह उद्योग श्रमप्रधान है। उत्पादन लागत अधिक होने के कारण विक्रय में बाधायें आती हैं। मण्डल में 20–25 शजर उद्योग हैं लेकिन मांग पूरी कर पाने की क्षमता किसी में नहीं है। शासन से उक्त कारीगर निःशुल्क भूमि तथा अनुदान पर ऋण चाहते हैं, किन्तु सुविधाओं के न मिल पाने के कारण यह उद्योग अभी अल्प विकसित है।

(ख) पत्थर–उद्योग

बालू का पत्थर आदिकाल से ही अपने सुहावने रंग, एक सुगम सुकरणीयता तथा चिर स्थायित्व के लिए प्रसिद्ध है। मण्डल के महोबा जनपद में पाया जाने वाले गौरा पत्थर से तरह तरह की वस्तुओं तथा सुन्दर मूर्तियों का निर्माण किया जाता है। महोबा जिले में चरखारी के समीप गौरहार नामक स्थान पर गौरा पत्थर पाया जाता हैं । इसी क्रम में चित्रकूट जिले में पत्थर की मूर्तियाँ, जाँत, होरसा, सिलंबटटा आदि का काम भी प्रचलित है। कर्वी पत्थर की मूर्तियाँ बनाने में प्रसिद्ध है।

सारणी संख्या 2.22
मण्डल में बालू के प्राप्ति–स्थल

जनपद	प्राप्ति स्थल
बाँदा	बदौसा, लहुरेटा, शेरपुर, जरर, भूरागढ़, बेंदा घाट
चित्रकूट	दहनी, पहाड़ी, भौंरी, बरगढ़
हमीरपुर	पैलानी घाट, दादव घाट
महोबा	उर्मिल डैल

स्रोत– मण्डल खनिज कार्यालय

नदियों में प्राप्त होने वाली रेत के यहाँ असीमित भण्डार हैं। मण्डल में पायी जाने वाली बालू की विशेषता इसके कणों का महीन होना हैं, जिस कारण इसे अग्रणी स्थान प्राप्त है। मण्डल में जनपद बाँदा में बड़ी बालू का खनन किया जाता हैं जिससे करोड़ों रुपयों का राज्स्व प्राप्त होता है। बाहर इसके दाम यहाँ की अपेक्षा कई गुना अधिक प्राप्त होता है, जिस कारण से बालू घाट का ठेका होता है।

बालू उद्योग में असीम लाभ की संभावनाओं के कारण ठेकेदारों द्वारा बोली लगायी जाती है। जिसकी बोली अधिक होती है, ठेका उसी को मिलता है। फिर ठेकेदार बालू खनन कर ट्रैक्टर, ट्रकों आदि साधनों से लोगों के घरो तक पहुँचाते हैं। मण्डल के चित्रकूट जनपद में भौंरी एवं बरगढ़ क्षेत्र में विशेष प्रकार की सफेद बालू मिलती है जिस बालू का प्रयोग काँच बनाने में किया जाता है।

(ग) गिट्टी–उद्योग

मण्डल में गिट्टी उद्योग में निवेश के प्रतिरूचि देखी जा रही है। मण्डल में महोबा जनपद तथा बाँदा जनपद एवं चित्रकूट जनपद में इस उद्योग में काफी रूचि देखी गयी हैं मण्डल के शहरी क्षेत्रों में, ग्रामीण क्षेत्रों की वस्तियों से दूर विशेषतः नरैनी, कबरई, भरतकूप के पहाड़ों तथा शिवरामपुर के पहाड़ों पर गिट्टी बनायी जाती है, जिसका प्रमुख उपयोग मकान, सड़क आदि बनाने में किया जाता है।

सारणी संख्या 2.23

मण्डल मे गिट्टी–प्राप्ति के स्थान

मण्डल	प्राप्ति स्थल
चित्रकूट	शिवरामपुर, भरतकूप, कबरई, नरैनी गिरवाँ, मटौंध, भूरागढ़

स्रोत– मण्डल खनिज कार्यालय

उद्योग में ठेकेदार द्वारा पहाड़ का ठेका लेकर मजदूरों द्वारा पत्थरों की तुड़वाई करते हैं। फिर क्रेशर मशीन द्वारा विभिन्न नाप की गिट्टी बनवाकर निर्यात करते है। इस उद्योग में बड़ी संख्या में ग्रामींण महिलाओं और बच्चों को मजदूरी करते देखा जा सकता है। मण्डल में 50–60 क्रेशर उद्योग केन्द्र है, जिनमें कर्यरत श्रमिक प्रतिदिन 50 से 70 रूपये की मजदूरी करते है। मण्डल में महोबा जनपद में उच्च कोटि का ग्रेनाइट पत्थर मिलता है, जिसके कारण यहाँ की गिट्टी की माँग बाहर अधिक है। महोबा में सबसे अधिक क्रेशर कबरई में स्थित है, तथा कबरई में गिट्टी–उत्पादन भी काफी प्रचुर मात्रा में होता है।

(घ) मौरम–उद्योग

मण्डल में महोबा, बाँदा, चित्रकूट, हमीरपुर जिलों में पहाड़ी क्षेत्रों में लाल रंग की मौरम पहाड़ियों में पायी जाती है, जिनसे मौरम खोदकर इन्हें बेचा जाता है। इससे अच्छी राजस्व की प्राप्ति होती है, तथा ग्रामीण बेरोजगारों की रोजी–रोटी चलती है। यहाँ के लोग घर बनाने के लिए सीमेण्ट की जगह मौरम का प्रयोग करते है।

सरौता–उद्योग

मण्डल मुख्यालय जनपद बँदा में ग्राम पैलानी में सरौता बनाने का लघु उद्योग चालू है, जहाँ पर अच्छी किस्म की लोहे के सरौते बनाये जाते हैं, सरौती का मुख्य उपयोग पान, सुपाड़ी के शौकीन लोगों द्वारा किया जाता हैं । इस उद्योग में कार्यरत श्रमिक अधिकांश लोहार जाति के होते हैं। यहाँ के निर्मित सरौतों के विक्रय में बाधायें आती हैं, क्योंकि इनका बाजार बहुत छोटा है। किसी मेले में बस स्टैण्ड आदि जगहों पर ही इनकी दुकानें लगती हैं, जहाँ क्रय–विक्रय किया जाता हैं, किन्तु अब कुछ वर्षों से सरौतों को बाहर बेंचने ले जाते हैं।

ईंटा–उद्योग

मण्डल में मकान बनाने या अन्य दूसरे तरह के निर्माण में सहायक ईंटों का उत्पादन किया जाता है। मण्डल में इसका उत्पादन लघु स्तर पर ही किया जाता है। इस उद्योग में कार्यरत लोग नदियों के किनारों की कगारों या बंजर भूमि की मिट्टी का खनन कर लकड़ी के सांचों में मिट्टी को डाल कर ईंटे निर्मित करते हैं। इस प्रकार निर्मित ईंटे आग से पकायी जाती है । ईंटों को पकाने में अधिकांशतः लकड़ी कंण्डे का उपयोग किया जाता है, किन्तु कुछ बड़े पूँजीपति चिमनी का उपयोग करते है । ईंटो के पक कर तैयार होने के उपरान्त इनकी बिक्री की जाती है । कुछ वषों में बड़े व्यापारियों के इस उद्योग में प्रवेश करने से प्रतिस्पर्धा बढ़ी है । कुछ वर्षों में जनपद फतेहपुर के बहुआ आदि निकटवर्ती स्थानों में ईंटों का उत्पादन अधिक मात्रा में उत्पादन होने से बड़े व्यापारी ईंटों का आयात कर लोगों को बेचते हैं । आयतित ईंटो का आकार स्थानीय स्तर से बनने वाले ईटे से बड़ा होता है । जो संभवतः मिट्टी के गुण व पकने की दशाओं में भिन्नता के कारण होता है । आयतित ईंटों के प्रय्रोग में तेजी आने के कारण स्थानीय ईंट उद्योग पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है।

पर्यटन–उद्योग

चित्रकूट धाम मण्डल पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थान रखता है । यहाँ पर वामदेवेश्वर पहाड़, खत्री पहाड़, विश्व प्रसिद्ध अजेय दुर्ग कालिंजर, औरंगजेब की मस्जिद, बड़े पीर, दानू मामू गाँधी आश्रम, गढ़ी मगरौठ, हमीरपुर का हाथी दरवाजा, बड़ी चंडिका, पंचदेव चौकी, जैन तीर्थकर, कंठेश्वर महोबा दुर्ग, जामा मस्जिद, आल्हा गिल्ली, रामघाट तुलसीदास आश्रम, पर्णकुटी, बालाजी मंदिर कामदगिरि परिक्रमा, प्रमोदवन, स्फटिक शिला, गुप्त गोदावरी आदि मण्डल के दर्शनीय स्थल है। चित्रकूट जनपद में स्थित कामतानाथ, मदिर हिन्दुओं का तीर्थ स्थान हैं यहाँ पर हर अमावस्या को लाखों लोग दर्शन के लिए आते हैं आस–पास के क्षेत्रों से व्यापारी आकर यहाँ अपनी दुकानें लगाकर व्यापार करते हैं । इसके अतिरिक्त यहाँ हमेशा भीड़ बनी रहती है। इस लिये स्थानीय लोग वर्ष भर व्यवसाय करते हैं।

मण्डल मुख्यालय का पुरातत्व अत्यन्त सम्पन्न है । यहाँ विश्व प्रसिद्ध अजेय दुर्ग कालिंजर दर्शनीय स्थल है । यह इलाहाबाद के 145 किलोमीटर दक्षिण पश्चिम में एक पहाड़ी चौरस चोटी पर आयताकार रूप से एक मील लम्बाई एवं आधा मील चौड़ाई पर फैला है । इस किले में सात फाटक है । इसके गणेश द्वार, स्वामी रोहण द्वार बुद्ध भद्र द्वार, हनुमान द्वार, बड़ा दरवाजा आदि देखने योग्य हैं। किले के पश्चिम में नीलकंठ का मंदिर है। इसके अन्दर चार पाँच फीट ऊँचा शिवलिंग विराजमान है तथा काली की चार फीट ऊँची मूर्ति है । हनुमान कुंड के समीप प्रस्तर काटकर शिव पार्वती गणेश नाँदी की मूर्तियाँ उत्कीर्ण है। गंगासागर के पास भैरव विष्णु की मूर्तियाँ है। यहाँ की लवकेश चतुर्मुखी शिव लिंग, सहस्त्रीलिंग तथा अनेक गुप्त कालीन, प्रतिहार कल्चुरी वं चन्देल कालीन मूर्तियाँ देश विदेश के संग्रहालयों में है।

जनपद महोबा में कन्दरा में 24 जैन तीर्थकरों की प्रतिमाओं को शिलाओं पर उत्कीर्ण किया गया हैं । जो मदन सागर सरोवर के उत्तरी पहाडी पर स्थित है । इसका निर्माण चन्द्रवर्मन के राज्यकाल से शुरू हो गया था। गोरखनाथ गिरि की प्रकाशमय कंदराओं में भगवान् राम ने अपने वनवास काल में कुछ समय के लिए विश्राम किया था।

आल्हा ऊदल के गुरू गोरखनाथ ने भी इसी पवित्र तपोस्थली को तपस्या हेतु चुना। उन्हीं के नाम पर इसका नाम गोरख गिरि पडा जो कालान्तर में अपभृंश होकर गोरवार कहलाने लगा। नवें सिद्ध गुरू दीपकनाथ ने यहाँ पर तपस्या की। इसी क्रम में मण्डल के जनपद हमीरपुर का हाथी दरवाजा चँदेल नरेश हम्मीर वर्मन ने प्रतिरक्षा की दृष्टि से आक्रमण कारियों को रोकने हेतु यमुना तट पर दुर्ग बनवाया था, जो भीषण बाढ़ में नष्ट हो गया और अब मात्र एक हाथी दरवाजा शेष रह गया है। हमीरपुर के जन्मदाता हमीरदेव अलवर से भागकर आये व एक संभ्रान्त अहीर बदना के घर रहकर अपने प्रसार कार्य में लगे रहे । वदना अहीर के नाम पर इसे बदनपुर कहते हैं। उस समय का एक कुआँ शेष है, जिसे खेराकुआँ बदनपुर कहते है। झलोखर ग्राम में एक छोटे गहरे सरोवर के किनारे भुइयांरानी का मंदिर है यहां की मिट्टी में ऐसा गुण है कि इसके मलने व रगडने से शरीर से गठिया बात दूर हो जाता है । ठीक हो जाने पर दूर दूर के रोगी यहाँ आकर घण्टा चढ़ाते है।

मण्डल मुख्यालय का पुरातत्व अत्यन्त सम्पन्न है । यहाँ विश्व प्रसिद्ध अजेय दुर्ग कालिंजर दर्शनीय स्थल है । यह इलाहाबाद के 145 किलोमीटर दक्षिण पश्चिम में एक पहाड़ी चौरस चोटी पर आयताकार रूप से एक मील लम्बाई एवं आधा मील चौड़ाई पर फैला है । इस किले में सात फाटक है । इसके गणेश द्वार, स्वामी रोहण द्वार बुद्ध भद्र द्वार, हनुमान द्वार, बड़ा दरवाजा आदि देखने योग्य हैं। किले के पश्चिम में नीलकंठ का मंदिर है। इसके अन्दर चार पाँच फीट ऊँचा शिवलिंग विराजमान है तथा काली की चार फीट ऊँची मूर्ति है । हनुमान कुंड के समीप प्रस्तर काटकर शिव पार्वती गणेश नाँदी की मूर्तियाँ उत्कीर्ण है। गंगासागर के पास भैरव विष्णु की मूर्तियाँ है। यहाँ की लवकेश चतुर्मुखी शिव लिंग, सहस्त्रीलिंग तथा अनेक गुप्त कालीन, प्रतिहार कल्चुरी वं चन्देल कालीन मूर्तियाँ देश विदेश के संग्रहालयों में है।

जनपद महोबा में कन्दरा में 24 जैन तीर्थकरों की प्रतिमाओं को शिलाओं पर उत्कीर्ण किया गया हैं । जो मदन सागर सरोवर के उत्तरी पहाडी पर स्थित है । इसका निर्माण चन्द्रवर्मन के राज्यकाल से शुरू हो गया था। गोरखनाथ गिरि की प्रकाशमय कंदराओं में भगवान् राम ने अपने वनवास काल में कुछ समय के लिए विश्राम किया था।

आल्हा ऊदल के गुरू गोरखनाथ ने भी इसी पवित्र तपोस्थली को तपस्या हेतु चुना। उन्हीं के नाम पर इसका नाम गोरख गिरि पडा जो कालान्तर में अपभृंश होकर गोरवार कहलाने लगा। नवें सिद्ध गुरू दीपकनाथ ने यहाँ पर तपस्या की। इसी क्रम में मण्डल के जनपद हमीरपुर का हाथी दरवाजा चँदेल नरेश हम्मीर वर्मन ने प्रतिरक्षा की दृष्टि से आक्रमण कारियों को रोकने हेतु यमुना तट पर दुर्ग बनवाया था, जो भीषण बाढ़ में नष्ट हो गया और अब मात्र एक हाथी दरवाजा शेष रह गया है। हमीरपुर के जन्मदाता हमीरदेव अलवर से भागकर आये व एक संभ्रान्त अहीर बदना के घर रहकर अपने प्रसार कार्य में लगे रहे । वदना अहीर के नाम पर इसे बदनपुर कहते हैं। उस समय का एक कुआँ शेष है, जिसे खेराकुआँ बदनपुर कहते है। झलोखर ग्राम में एक छोटे गहरे सरोवर के किनारे भुइयांरानी का मंदिर है यहां की मिट्टी में ऐसा गुण है कि इसके मलने व रगडने से शरीर से गठिया बात दूर हो जाता है । ठीक हो जाने पर दूर दूर के रोगी यहाँ आकर घण्टा चढ़ाते है।

कोयला व लकड़ी उद्योग–

जंगलों की सीमितता के बावजूद मण्डल में जंगली लकड़ी पर आधारित कोयला एवं लकड़ी उद्योग सुचारू रूप से चल रहे है। लोग लकड़ी से कोयला बनाकर बाहर भेजते हैं। पहले मण्डल के कुछ भागों में ही कोयला बनाया जाता था, किन्तु विगत कुछ वर्षों से व्याप्त कानून के अभाव में बड़ी मात्रा में अवैध रूप से कोयला बनाने की प्रक्रिया जारी है। मण्डल के गरीब तबके के 40 प्रतिशत लोगों की रोजी रोटी का आधार वन विभाग की लकड़ी है। ग्रामींण क्षेत्रो में व शहरों के निकटवर्ती कस्बों के आसपास से प्रतिदिन सैकडों पुरूष, महिला तथा 15 से 25 वर्ष के किशोर युवक ईंधनों के रूप में इस्तेमाल होने वाली बबूल, कंजी, चिलबिल आदि की लकड़ी काटकर गट्ठर बनाकर पैदल या अन्य साधनों द्वारा शहरों में 40 से 50 रूपये तक का गट्ठर बेंचकर अपनी आजीविका के लिए कमाते है। जिससे वन सम्पदा को भारी क्षति हो रही है।

तम्बाकू उद्योग–

सम्पूर्ण बुन्देलखण्ड में पान जर्दे का प्रयोग काफी पुराना है। मण्डल में निवास करने वाली सम्पूर्ण जनसंख्या औसत रूप से इसका प्रयोग करती हैं । कुछ वर्षों से व्यवसायियों ने इस उद्योग में काफी रूचि दिखायी है। व्यवसायी सुपाड़ी, तम्बाकू, इलायची, लौंग का कच्चे माल के तरह बाहर से आयात करते हैं। फिर अपने अपने उद्योग केन्द्र मे मिक्स करके पाउचों में पैकिंग कर विभिन्न नामों से तैयार माल विक्रय हेतु निकटवर्ती राज्यों तथा क्षेत्रों में भेजते हैं। स्थानीय भाषा में गुटखा नाम से प्रसिद्ध इस उद्योग में महिला, पुरूष तथा बच्चों की भागीदारी समान रहती है । बाजार में इस उत्पाद की भारी माँग है।

सीमेंट–उद्योग

मण्डल के हमीरपुर जनपद में ध्रुव एवं शिवा सीमेंट की फैक्ट्री में सीमेंट बनाया जाती है।

जूता–उद्योग

भरूआ सुमेरपुर में चमड़ें की जूती सबसे ज्यादा बनती है। मौदहा में प्लास्टिक व राठ में चमड़े की चप्पलों का व्यवसाय होता है।

चूना–पत्थर उद्योग

गोवर्धन में मुलायम पत्थर मिलता है, जिसे गलाकर खाने वाला चूना तैयार किया जाता है। बुन्देलखण्ड में इसकी बहुत खपत होती हैं। इस उत्पाद को आस पास निकटवर्ती क्षेत्रों में निर्यात किया जाता है।

हथकरघा–उद्योग

मण्डल में कई गाँवों में यह उद्योग कुटीर उद्योग के रूप में विकसित है। इसमें सूत से मोटा कपड़ा, सूती दरियाँ आदि बुनी जाती है, जो स्थानीय बाजारों में अथवा बाहर बेची जाती हैं।

मिट्टी के बर्तन उद्योग–

मण्डल में प्राप्त मिट्टी के बर्तन खिलौने मूर्तियाँ आदि बनायी जाती है। उपरोक्त उद्योगों अथवा जीनव–यापन के लिए अनपाये गये व्यवसायों के अतिरिक्त कुछ अन्यकार्य जैसे पान सुपाड़ी रखने के लिए बटुआ, लाठियों, हड्डी चमड़े काठे का आदि का भी व्यापार होता हैं ।

मण्डल के आर्थिक व व्यावसायिक ढाँचे पर दृष्टिपात करने से स्पष्ट होता है कि इसमें प्राथमिक उत्पादनशीलता, प्रति व्यक्ति निम्न आय, जनसंख्या का दबाव, बेरोजगारी, अल्परोजगार ,पूँजी की न्यूनतम तकनीक का निम्न स्तर, निर्बल निजी क्षेत्र, अकुशल मानव शक्ति आदि अल्प विकसित व्यवस्था की मूल विशेषतायें विद्यमान है, जिस कारण उद्योग शून्यता, बेरोजगारी, अपराध आदि समस्याएँ उग्र रूप ले रही हैं, तथा आर्थिक व व्यावसायिक विकास अभी भी प्रारम्भिक अवस्था में है।

पशुपालन–उद्योग

पशुपालन अर्थव्यवस्था का महत्वपूर्ण अंग है। अर्थव्यवस्था के संचालन में पशुओं का योगदान सराहनीय है। पशु कृषि कार्यों में सहायक तथा जीविकोपार्जन की दृष्टि से दूध, दही, घी, मांस, अण्डे आदि के रूप में प्रोटीन तथा खाद्य पदार्थ प्राप्ति का साधन है। इनके गोबर से खाद उपले तथा ऊर्जा प्राप्त होती हैं । पशुपालन एक सुनियोजित उद्योग है। मण्डल में बेराजगारी समस्या है। विशेषकर ग्रामीण क्षेत्र में लोग अपने घरो में अच्छी नस्ल के दुधारू तथा बहूपयोगी जानवर पालते हैं। मण्डल में मवेशियों की संख्या शहरी क्षेत्रों की अपेक्षा ग्रामीण क्षेत्रों में अधिक है। समस्त ग्रामों के अधिकांश लोग चाहे उनके पास जमीन हो या न हो परन्तु कोई न कोई पशु विशेष रूप से गाय, भैंस एवं सभी प्रकार की जलवायु एवं परिस्थितियों मे अपने को सुनियोजित करने वाली बकरी तथा मुर्गी, सुअर आदि जानवर अवश्य होगा। कम समय तथा कम निवेश में अतिरिक्त आय अर्जित करने के उद्‌देश्य से पशुपालन विशष रूप से अपनाया जा रहा हैं । आर्थिक तथा सामाजिक दृष्टि से उपयोगी किन्तु नफरत तथा घृणा की दृष्टि से देखे जाने वाले सुअर का उद्योग भी विशेष समुदाय द्वारा किया जा रहा है। पशुपालन में निवेश कम है तथा ग्रामीण क्षेत्रों में आर्थिक रूप में पिछड़े वर्ग के लोगों के लिए जीविकोपार्जन की सम्भावनाओं को देखते हुए पशुपालन मण्डल में उद्योग का रूप लेता जा रहा है। पशुओं की खाद्य व्यवस्था पर आधारित व्यापार जैसे भूसा, कना, जौ का आटा आदि का व्यापार लघु तथा व्यापक स्तर पर किया जा रहा हैं, जो अतिरिक्त रोजगार तथा आय के सृजन में सहायक है। पशुओं की बढती माँग के कारण मण्डल के सभी जनपदों में विभिन्न जगहों में पशु मेलों का आयोजन किया जा रहा है।

अध्याय-3

अध्ययन विधि

1. अध्ययन क्षेत्र

2. अध्ययन की इकाइयाँ

3. सड़क परिवहन के माध्यम

4. आवश्यक परिभाषायें

अध्ययन क्षेत्र

मौजूदा सड़क प्रणाली में सुधार स्वीकार्य स्तर पर लाने और भविष्य में यातायात की बढ़ती जरूरतों को पूरा करने के लिए सड़कों में कितना निवेष आवश्यक होगा? एक मोटे अनुमान के अनुसार भारत सरकार को अगले 15–20 वर्षों में इस कार्य के लिए करीब 18 खरब रूपये की आवश्यकता होगी। मौजूदा राष्ट्रीय राजमार्गों की कमियों और कमजोरियों को दुरूस्त करने तथा उन्हें बेहतर बनाने के लिए कम से कम इतनी धनराशि की आवश्यकता तो होगी ही इससे राजमार्गों को चौड़ा करने, उनका विकास और आधुनिकीकरण तथा भीड़–भाड़ वाले मार्गों में एक्सप्रेस वे, सुपर हाइवे, संपर्क मार्ग एवं पुल का आदि का निर्माण जैसे कार्य पूरे करने होंगे। बुनियादी ढ़ॉचे से सम्बन्धित राकेश मोहन समिति ने तो इसके लिए 1996–97 से 2000–01 तक 32 अरब रूपये की आवश्यकता होने का अनुमान लगाया है। इसी तरह 2001–02 से 2005–06 तक 6 खरब 30 अरब रूपये के खर्च का अनुमान है। शोध अध्ययन चित्रकूटधाम मण्डल, उत्तर प्रदेश का अत्यन्त पिछड़ा क्षेत्र होने के साथ–साथ अत्यन्त गरीब क्षेत्र भी है। यहॉ उद्योग शून्यता के कारण बेरोजगारी एक अभिशाप के रूप में पल रही है। यहॉ निवास करने वाली जनसंख्या का लगभग 70 प्रतिशत भाग कृषि के माध्यम से अपनी जीवकोपार्जन करती है। क्योंकि यहॉ पर कोई भी कल कारखाने नहीं है जिसमें बेरोजगारों को काम मिल सके। इसलिए यहॉ के काफी लोगों को अपने क्षेत्र से बाहर जाना पड़ता है और वहॉ अपनी रोजी–रोटी कमाना पड़ता है। चित्रकूट धाम मण्डल में जो भी रोजगार उपलब्ध हो रहा है उसमें सड़क परिवहन की मुख्य भूमिका है। मण्डल का कुल क्षेत्रफल 14790 वर्ग किलोमीटर है जिसमें कि मण्डल मुख्यालय बॉदा का क्षेत्रफल 4460 वर्ग किमी0 है, हमीरपुर का क्षेत्रफल 4282वर्ग किमी0, महोबा का 2884 वर्गकिमी0 एवं चित्रकूट का 3164वर्गकिमी0 क्षेत्रफल है। सड़क हमारे देश या प्रदेश तथा क्षेत्र के लिए विकास की कुंजी सिद्ध हुई है क्योंकि खाद्यान्न से लेकर दैनिक उपयोगी वस्तु को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने का सबसे सरल साधन है, जो समय से तथा द्वार–द्वार तक पहुॅचाया जा

स्रोत– योजना अप्रैल 1999 पेज नं0 39

सकता है। रेल परिवहन की तुलना में सड़क परिवहन में काफी बढ़ोत्तरी हुई है। जहाँ 1952 में सड़क यातायात का कुल यातायात का 11 प्रतिशत था वहीं 1992 से 1995 में यह बढ़कर 60 प्रतिशत हो गया। इसी प्रकार सड़क परिवहन के माध्यम से यात्रियों का आवागमन 1952 में 28 प्रतिशत था वह 1992 से 1995 में बढ़कर 80 प्रतिशत हो गया जबकि 2000 तक सड़क परिवहन के माध्यम से माल के आवागमन का अनुपात 67 : 33 और यात्रियों का अनुपात 40 : 60 हो गया। सड़क यातायात मंत्रालय द्वारा हाल में ही किए गये सर्वेक्षण के अनुसार 2005–06 तक सड़क परिवहन के माध्यम से माल के आवागमन में 65 प्रतिशत योगदान होने का अनुमान है। तथा मंत्रालय के ही सर्वेक्षण के अनुसार सड़क परिवहन के माध्यम से यात्रियों के आवागमन में 85 प्रतिशत का योगदान होने का अनुमान है।

शोध क्षेत्र चित्रकूट धाम मण्डल में माल तथा यात्रियों के आवागमन में सड़क परिवहन का विशेष योगदान है चूँकि रेल परिवहन शोध क्षेत्र में यात्रियों तथा माल के आवागमन में विशेष भूमिका नहीं निभा पा रहा। यह भूमिका सड़क परिवहन अच्छी तरह से निभा रहा है। माल एवं यात्रियों के आवागमन का मुख्य साधन सड़क परिवहन है यहाँ पर वायु परिवहन का कोई साधन न होने के कारण सिर्फ रेल परिवहन व सड़क परिवहन के माध्यम से माल या यात्री एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचते हैं। मण्डल की जनसंख्या लगभग 85 प्रतिशत सड़क परिवहन के माध्यम से ही आवागमन पर निर्भर है।

चित्रकूट धाम मण्डल में लोक निर्माण विभाग के अन्तर्गत चार प्रकार की सड़कें आती हैं :–

1. राष्ट्रीय राजमार्ग
2. प्रादेशिक राजमार्ग
3. मुख्य जिला सड़कें
4. अन्य जिला तथा ग्रामीण सड़कें

1. राष्ट्रीय राजमार्ग :-

राष्ट्र के आर्थिक विकास में राष्ट्रीय राजमार्गों का विशेष योगदान है। ये मार्ग विभिन्न राज्यों की राजधानी तथा औद्योगिक नगरों, बन्दरगाहों एवं प्रमुख व्यापारिक केन्द्रों को परस्पर मिलाती हैं तथा देश की सड़कों का पड़ोसी देश की सड़कों से सम्बन्ध स्थापित करती हैं। ये देश के नागरिकों के आवागमन और संचार की प्रमुख साधन के रूप में है। इसमें सैनिक महत्व की सड़कें भी सम्मिलित हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग की अच्छी देखभाल के लिए देश में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (NHAI) या न्हाई का गठन एक अधिनियम के द्वारा सन् 1988 में किया गया। प्राधिकरण ने फरवरी 1995 में अपना कार्य प्रारम्भ किया वर्तमान में यह प्राधिकरण कई महत्वपूर्ण परियोजनाओं पर कार्य कर रहा है राष्ट्रीय राजमार्ग विकास योजना के अन्तर्गत 13, 352 किमी0 की राष्ट्रीय राजमार्ग को 4–6 लेन का किया जाना है। इस परियोजना के दो अंग हैं – पहले को स्वर्णिम चतुर्भज के नाम से जाना जाता है यह दिल्ली, कोलकाता, चेन्नई और मुम्बई को आपस में मिलाने वाले राजमार्ग हैं जिनकी लम्बाई 5,952 किमी0 है। 4–6 लेन में परिवर्तित करने की इनकी परियोजना है। दूसरी परियोजना उत्तरी–दक्षिणी गलियारा तथा पूर्वी–पश्चिमी गलियारा के नाम से जानी जाती है। यह 7300 किमी0 के राष्ट्रीय राजमार्ग को 4–6लेन करने की परियोजना है। इसमें काश्मीर से कन्याकुमारी को सिलचर से पोरबन्दर को आपस में जोड़ा जाना है इस परियोजना के अतिरिक्त 15 लाख करोड़ रूपये मूल्य की परियोजना 1400 किमी0 लंबी सुपर राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजना भी है। जिसमें देश के सभी प्रमुख बन्दरगाहों को प्रमुख शहरों से जोड़ा जाना है।

राष्ट्रीय राजमार्ग की लम्बाई 1990 में 31710 किमी0 थी जो कुल पक्की सड़कों का लगभग 4 प्रतिशत था। और सड़क परिवहन के माध्यम से जाने वाले कुल भार का 25 प्रतिशत से 35 प्रतिशत का उत्तरदायित्व निभाती थी। लेकिन वर्तमान में यह लम्बाई 58,112 किमी0 हो गई। 1951 से 1991 तक की 40 वर्षों की अवधि में राष्ट्रीय राजमार्गों की लम्बाई

स्रोत– योजना फरवरी 2003 पेज नं0 10

लगभग 12000 किमी0 की वृद्धि हो सकी। लेकिन 1991 से 2001 तक 10 वर्षों में राजमार्गों की वृद्धि में निरन्तर परिवर्तन फलस्वरूप इसकी लम्बाई 21.11 हजार किमी0 हो गई। जिसका प्रमुख कारण यह भी है कि अनेक प्रान्तीय राजमार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग का दर्जा प्राप्त हुआ।

2. राजमार्ग :–

ये विभिन्न प्रान्तों अथवा राज्यों के अन्तर्गत प्रमुख सड़कें हैं, ये एक ओर राष्ट्रीय राजपथों को जोड़ती हैं तो दूसरी तरफ पड़ोसी राज्यों की सड़कों से मिलाने की अहम भूमिका निभाती हैं तथा प्रदेश की राजधानी एवं नगरों तथा व्यापारिक केन्द्रों को परस्पर जोड़ती हैं इन मार्गों की मरम्मत तथा निर्माण एवं रख–रखाव की जिम्मेदारी राज्य सरकारों की होती है तथा राज्य सरकार इन मार्गों में व्यय करने के लिए केन्दीय सड़क निधि से वित्त प्राप्त कर इन सड़कों की रख–रखाव करती है। 1951 में राजमार्गों की कुल लम्बाई 43000 किमी0 थी जो बढ़कर 1991 में 137हजार किमी0 हो गई। 1991 से 2006 तक इन सड़कों में निरन्तर वृद्धि होने के कारण इनकी लम्बाई 145.6हजार किमी0 हो गई।

3. प्रमुख जिला मार्ग :–

ये प्रत्येक जिले की प्रमुख सड़कें हैं। इन सड़कों की अहम् भूमिका होती है क्योंकि इन्हीं सड़कों के माध्यम से हम राज्य की प्रमुख सड़कों से मिलाते हैं तथा जिले की प्रमुख उत्पादक नगरों तथा मण्डियों एवं उत्पादक केन्द्रों में पहुँचते हैं। ये जिले के रेलवे स्टेशनों से भी सम्बन्ध स्थापित कराती हैं इन मार्गों के रखरखाव का सम्पूर्ण उत्तरदायित्व जिला बोर्ड पर रहता है। राज्य सरकारें इन मार्गों के लिए यथाशक्ति सहायता के रूप में जिला बोर्ड को वित्त प्रदान करती हैं इससे इन मार्गों का रख–रखाव किया जाता है।

4. अन्य जिला ग्रामीण सड़कें :–

ग्रामीण सड़कों का अध्ययन क्षेत्र चित्रकूट धाम मण्डल में विशेष महत्व है। क्योंकि मण्डल की 70 से 80 प्रतिशत जनसंख्या कृषि पर ही निर्भर है। जिस प्रकार राष्ट्र के आर्थिक विकास में सड़कों का विशेष योगदान है उसी प्रकार किसी गॉव को समृद्धशाली बनाने में

सड़कों की अहम भूमिका है। कृषकों को अपनी कृषि उपज सम्बन्धी जिन वस्तुओं की आवश्यकता होती है जैसे –खाद, बीज, कीटनाशक इत्यादि आवश्यक सामाग्री निकट के शहरों या कस्बों से प्राप्त होती है वह सामाग्री सड़क परिवहन के माध्यम से ही किसान गॉव तक पहुँचाते हैं। तथा उनकी उपज को मण्डियों तक पहुँचाने का सड़क परिवहन का विशेष योगदान है। यह सड़कें कृषकों को सहायक सिद्ध होती है। जिन गॉवों को सड़कों से जोड़ा गया है उन गॉवों में शिक्षा तथा स्वास्थ्य सम्बन्धी सेवायें भी सुलभता से प्रदान होती हैं तथा वहॉ का किसान दिन–प्रतिदिन विकास की ओर अग्रसर है। सड़क परिवहन के माध्यम से गॉव से किसान शहर की ओर निकलकर तथा अपने निकटतम कृषि वैज्ञानिक रिसर्च केन्द्रों से वैज्ञानिक ढ़ंग से खेती करने के तरीके को समझता और देखता है तथा उसी प्रकार अपनी खेती का उत्पादन बढ़ाता है। जिससे उसकी आर्थिक स्थिति और सुदृढ़ होती है इससे यह सिद्ध होता है कि किसी भी क्षेत्र के विकास में सड़क परिवहन की अहम् भूमिका होती है। ग्रामीण सड़कें गॉवों को जिले तथा अन्य गॉवों से सम्बन्ध स्थापित कराने में सहायक सिद्ध होती हैं इनके निर्माण और रख–रखाव का भार गॉव के लोगों पर होता है तथा ग्राम पंचायतें इन मार्गों की देखरेख करती हैं एवं राज्य सरकारें भी पंचायतों को वित्त प्रदान करती हैं जिससे सड़कों के रख–रखाव का कार्य सुचारू रूप से चलता है। प्रस्तुत अध्ययन क्षेत्र चित्रकूट धाम मण्डल प्रशासनिक दृष्टिकोंण से चार जिलों में विभक्त किया गया है :–

1. बॉदा
2. हमीरपुर
3. चित्रकूट
4. महोबा

सारणी क्रमांक 3.1

जनपद–बाँदा की सड़कों की स्थिति 1990 से 2005 तक

(किलोमीटर में)

क्र सं.	मार्गों के नाम	1990 से 91	1991 से 92	1992 से 93	1993 से 94	1994 से 95	1995 से 96	1996 से 97	1997 से 98	1998 से 99	1999 से 2000	2000 से 2001	2001 से 2002	2002 से 2003	2003 से 2004	2004 से 2005
1	राष्ट्रीय राजमार्ग	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67	67	67	67	67
2	प्रादेशिक राजमार्ग	201	201	201	158	158	158	158	158	158	158	234	234	234	234	234
3	मुख्य जिला सड़कें	708	708	708	708	218	210	210	210	218	218	102	102	107	107	107
4	अन्य ग्रामीण सड़के	348	364	396	396	446	635	635	635	732	816	850	910	930	995	1016
5	योग–	1257	1273	1305	1305	882	1003	1003	1003	1108	1192	1253	1313	1338	1403	1424

स्रोत– जिला अर्थ एवं संख्याधिकारी ।

यह जनपद केन नदी के किनारे बसा है, जनपद के उत्तर में फतेहपुर तथा दक्षिण में छतरपुर पन्ना सतना, पूर्व में चित्रकूट तथा पश्चिम में हमीरपुर जनपद हैं जो जनपद बॉदा की सीमा का निर्धारण करते हैं। जनपद बॉदा मण्डल का मुख्यालय भी है, तथा जनपद का क्षेत्रफल 4114.2 वर्ग किलोमीटर है। पूरे क्षेत्रफल में 34.87 वर्ग किलोमीटर नगरीय क्षेत्र है तथा ग्रामीण क्षेत्रफल में 4079.4 वर्ग किलोमीटर है। मण्डल मुख्यालय के साथ–साथ यह मण्डल का प्रमुख व्यापारिक केन्द्र भी है। जनपद बॉदा शहर के बीचो बीच राष्ट्रीय राजमार्ग 76 गुजरता है जो कि आगे जनपद चित्रकूट को मिलाता है तथा मुख्य शहर इलाहाबाद को जोड़ता हुआ मिर्जापुर तक जाता है। जनपद 1989 तक राष्ट्रीय राजमार्ग से अछूता रहा लेकिन 2000–2001 तक शहर के बीच से निकलने वाले सड़क को राष्ट्रीय राजमार्ग का दर्जा प्राप्त हुआ है जनपद में कुल चार प्रकार की सड़कें पायी जाती हैं :–

1. राष्ट्रीय राजमार्ग
2. प्रादेशिक मार्ग
3. मुख्य जिला सड़कें
4. अन्य ग्रामीण सड़कें

जनपद में 1990–2000 तक राष्ट्रीय राजमार्ग 0 किलोमीटर था लेकिन 2000–01 में राष्ट्रीय राजमार्ग 67 किलोमीटर की वृद्धि हुयी तथा 2005–06 में भी राष्ट्रीय राजमार्ग की लम्बाई 67 किमी0 ही रही तथा प्रादेशिक राजमार्ग जनपद में 1990 से 2000 तक 158 किमी0 था जो 2000–2006 में बढ़कर 234 किमी0 हो गया। वहीं पर मुख्य जिला सड़कें 1990–1993–94 तक 708 किमी0 थीं जो घटकर 1995–2000 तक 210 किमी0 रह गयीं। चूँकि कुछ जिला सड़कों को प्रादेशिक राजमार्गों का दर्जा प्राप्त हो गया लेकिन यह सिलसिला जारी रहा और 2000–2006 तक इन मार्गों की लम्बाई 107 किमी0 शेष रहीं। इसलिए चूँकि इन मार्गों को ही प्रादेशिक मार्गों का दर्जा प्राप्त हुआ तथा प्रादेशिक मार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग का दर्जा प्राप्त हुआ। जनपद में अन्य ग्रामीण सड़कों की लगातार वृद्धि हो रही है। ये 1990 में कुल 348 किमी0 लम्बी थीं जो 1993–94 में बढ़कर 396 किमी0 हो गयीं। तथा अपने निरन्तर वृद्धि के कारण 2005–06 में 1016 किमी0 लम्बी हो गयीं जनपद में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 1424 किमी0 है तथा जनपद 4 तहसीलों तथा 8 विकासखण्डों में बॅटा है बॉदा जनपद में 1990 में कुल सड़कों की लम्बाई 1257 किमी0 थी जो बढ़कर 2005–06 में 1424 किमी0 हो गयी। जनपद में कुल 694 गॉव सम्मिलित हैं जिनमें सबऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गॉवों की संख्या 404 है तथा आज भी 290 गॉव सड़क विहीन है जिनमें सड़क परिवहन का आभाव व्याप्त है जिससे इन गॉवों में रह रही जनसंख्या आज के आधुनिक युग में भी अपने आर्थिक विकास को बढ़ाने में असफल है।

जनपद–हमीरपुर

हमीरपुर जनपद के उत्तर में फतेहपुर, जालौन, दक्षिण में छतरपुर, टीकमगढ़, पूर्व में बॉदा तथा पश्चिम में झॉसी जनपद है ये जिले की सीमा का निर्धारण करते हैं। जनपद का कुल क्षेत्रफल 82 वर्ग किमी0 है जनपद को 8 विकासखण्डों तथा 4 तहसीलों में बॉटा गया है। तथा जनपद में कुल 626 गॉव सम्मिलित हैं जिसमें सभी ऋतुयोग्य सड़कों से जुड़े गॉवों की संख्या 371 है। तथा 255 गॉव आज के आधुनिक युग में भी सड़क परिवहन से विहीन हैं। तथा इन गॉवों रहने वाली जनसंख्या स्वास्थ्य तथा शिक्षा एवं अन्य सुविधाओं का सड़क

परिवहन की विहीनता के कारण सही उपयोग नहीं कर पा रहे हैं तथा लोगों के आर्थिक विकास की दर भी काफी मन्द गति से चल रही है। इन गॉवों में रहने वाले व्यक्तियों को तेज गति से चलने वाली सड़क परिवहन के अभाव का सामना करना पड़ता है। जनपद में मुख्य रूप से चार प्रकार की सड़के पायी जाती हैं :–

1. राष्ट्रीय राजमार्ग
2. राजमार्ग
3. मुख्य जिला मार्ग
4. अन्य जिला एवं ग्रामीण मार्ग

सारणी क्रमांक 3.2

जनपद–हमीरपुर की सड़कों की स्थिति 1990 से 2005 तक

(किलोमीटर में)

क्र सं.	मार्गों के नाम	1990 से 91	1991 से 92	1992 से 93	1993 से 94	1994 से 95	1995 से 96	1996 से 97	1997 से 98	1998 से 99	1999 से 2000	2000 से 2001	2001 से 2002	2002 से 2003	2003 से 2004	2004 से 2005
1	राष्ट्रीय राजमार्ग	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	63	63	63	63
2	प्रादेशिक राजमार्ग	332	332	194	194	194	194	194	194	194	194	194	155	155	155	155
3	मुख्य जिला सड़कें	192	192	111	111	111	111	111	111	111	111	111	142	142	142	142
4	अन्य ग्रामींण सड़के	631	664	470	484	545	573	608	729	872	925	877	997	1017	1017	1017
5	योग–	1155	1188	775	789	850	878	913	1034	1177	1230	1182	1357	1377	1377	1377

स्रोत– जिला अर्थ एवं संख्याधिकारी ।

जनपद हमीरपुर में 1990 से 2001 तक कोई राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं था लेकिन प्रादेशिक मार्ग को 2001–02 में राष्ट्रीय राजमार्ग का दर्जा मिलने से जनपद के हिस्से में 63 किमी0 राष्ट्रीय राजमार्ग की प्राप्ति हुई तथा यह मार्ग आज भी 2005–06 में सिर्फ 63 किमी0 है। जनपद में राजमार्ग 1993 से 2001 तक 194 किमी0 था जो कि घटकर 2001–2006 तक 155 किमी0 हो गया क्योंकि इस राजमार्ग को 63 किमी0 के टुकड़े को ही राष्ट्रीय राजमार्ग

का दर्जा प्राप्त हुआ था। वहीं पर मुख्य जिलामार्गों की वृद्धि हुई जो 1992–93 में 111 किमी0 थीं वही बढ़कर 2005–06 में 412 किमी0 हो गयीं। तथा अन्य ग्रामीण मार्गों की वृद्धि निरन्तर तेजी से होती जा रही है जहॉ 1992–93 में 470 किमी0 थी वहीं बढ़कर 2005–06 में 1017 किमी0 हो गयी। जनपद में 1991 में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 1155 किमी0 थी वह बढ़कर 2005–06 में 1377 किमी0 हो गयी।

सारणी क्रमांक 3.3

जनपद–चित्रकूट की सड़कों की स्थिति 1990 से 2005 तक

(किलोमीटर में)

क्र सं.	मार्गों के नाम	1990 से 91	1991 से 92	1992 से 93	1993 से 94	1994 से 95	1995 से 96	1996 से 97	1997 से 98	1998 से 99	1999 से 2000	2000 से 2001	2001 से 2002	2002 से 2003	2003 से 2004	2004 से 2005
1	राष्ट्रीय राजमार्ग	93	–	–	–	0	0	0	0	0	0	83	83	83	83	–
2	प्रादेशिक राजमार्ग	21	–	–	–	201	201	85	85	85	85	21	21	21	21	–
3	मुख्य जिला सड़कें	34	–	–	–	708	708	54	54	54	54	34	34	34	34	–
4	अन्य ग्रामींण सड़के	639	–	–	–	446	446	327	371	420	473	507	531	574	635	–
5	योग–	787	–	–	–	1355	1355	466	510	559	612	645	669	722	783	–

स्रोत– जिला अर्थ एवं संख्याधिकारी ।

चित्रकूट जनपद के उत्तर में कौशाम्बी, दक्षिण में मध्य प्रदेश के सतना एवं रीवा जनपद के पूर्व में इलाहाबाद तथा पश्चिम में बॉदा जनपद है ये जनपद के राजनैतिक सीमा निर्धारित करते हैं। जनपद पूर्व से पश्चिम 62 किमी0 तथा उत्तर–दक्षिण– 57.7 किमी0 तथा जनपद का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल 3164 वर्ग किमी0 है। जनपद को 2 तहसीलों तथा 5 विकासखण्डों में बॉटा गया है। इन 5 विकासखण्डों में 648 गॉव हैं इन गॉवों में कुल 191 गॉवों को सबऋतु योग्य सड़कों से जोड़ा गया है तथा 457 गॉवों में कच्ची एवं ऊबड़–खाबड़ पगदण्डी हैं जिसके कारण सड़क परिवहन का नितान्त अभाव है। चित्रकूट धाम मण्डल का

सबसे पिछड़ा क्षेत्र है पहाड़ी तथा पथरीली होने के कारण यहाँ की कृषि उपज भी कम है जिसके कारण यहाँ निवास करने वाली जनसंख्या की आर्थिक स्थिति भी कमजोर है। सड़क परिवहन की व्यवस्था सुदृढ़ न होने के कारण जनपद में दस्यु साम्राज्य स्थापित है क्योंकि जनपद का कुछ भाग पहाड़ी तथा जंगली भी है। प्रत्येक जगह में सड़क न होने के कारण पुलिस प्रशासन भी समय से नहीं पहुँच पाता है। इसलिए यहाँ दस्यु आतंक अच्छी तरह से व्याप्त है। मण्डल के इस जनपद में सड़क व्यवस्था न होने के कारण यहाँ अन्य जनपदों की अपेक्षा अशिक्षा और गरीबी भी काफी मात्रा में व्याप्त है। मण्डल के इस जनपद में राष्ट्रीय राजमार्ग मुख्य अन्य जनपदों की अपेक्षा अधिक है। राष्ट्रीय राजमार्ग 2001में 83 किमी0 था लेकिन यह बढ़कर 2005–06 में 93 किमी0 हो गया। जनपद में प्रादेशिक राजमार्ग की लम्बाई 1994–95 में 201 किमी0 थी जो घटकर 2004–05 में 21 किमी0 बची। क्योंकि इसी प्रादेशिक राजमार्ग को ही राष्ट्रीय राजमार्ग का दर्जा मिल गया। जिला मुख्य सड़कें यहाँ केवल 34 किमी0 हैं तथा अन्य ग्रामीण मार्गों की लम्बाई में निरन्तर वृद्धि के कारण 1994–95 में 446 किमी0 थीं वह बढ़कर 2005–06 में 639 किमी0 हो गयीं। जनपद में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई मात्र 787 किमी0 है।

सारणी क्रमांक 3.4

जनपद–महोबा की सड़कों की स्थिति 1990 से 2005 तक

(किलोमीटर में)

क्र सं.	मार्गों के नाम	1990 से 91	1991 से 92	1992 से 93	1993 से 94	1994 से 95	1995 से 96	1996 से 97	1997 से 98	1998 से 99	1999 से 2000	2000 से 2001	2001 से 2002	2002 से 2003	2003 से 2004	2004 से 2005
1	राष्ट्रीय राजमार्ग	–	–	–	0	0	0	0	0	129	129	129	129	140	140	–
2	प्रादेशिक राजमार्ग	–	–	–	136	136	136	136	136	7	7	7	7	7	7	–
3	मुख्य जिला सड़कें	–	–	–	79	79	79	79	79	79	79	79	79	85	85	–
4	अन्य ग्रामींण सड़के	–	–	–	224	236	236	236	236	426	436	957	592	692	732	–
5	योग–	–	–	–	439	451	451	451	451	641	651	1172	807	924	964	–

स्रोत– जिला अर्थ एवं संख्याधिकारी ।

महोबा जनपद के उत्तर में हमीरपुर, दक्षिण में छतरपुर, पूरब में बॉदा, पश्चिम में झॉसी, जनपद की सीमा निर्धारित करती हैं। जनपद का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल 2854.03 किमी0 है। जनपद को 3 तहसीलों तथा 4 विकासखण्डों में बॉटा गया है। इसमें कुल गॉवों की संख्या 521 है जिसमें बारामासी सड़कों से जुड़े गॉवों की संख्या 353 है। शेष 168 गॉव पक्की सड़कों से विहीन है जिसके कारण तेज गति से चलने वाले सड़क परिवहन की सुविधा इन गॉव वासियों को नहीं मिल पाती। यहॉ पर स्वास्थ्य, शिक्षा व्यवस्था भी सुचारू रूप से नहीं चल पाती। सड़क परिहवन की व्यवस्था की कमी के कारण यहॉ किसानों की उत्पादकता कम है तथा आर्थिक स्थिति भी कमजोर है। क्योंकि इनका उत्पादित माल समय से मण्डियों तक नहीं पहुॅच पाता। इसलिए इनके उत्पादन का सही मूल्य नहीं मिल पाता। जनपद में 1993–94 में 129 किमी0 राष्ट्रीय राजमार्ग था जो बढ़कर 2005–06 में 140 किमी0 हो गया तथा यहॉ प्रादेशिक राजमार्ग 1993–94 में 136 किमी0 था लेकिन इसी राजमार्ग को 1998–99 में राष्ट्रीय राजमार्ग का दर्जा प्राप्त हुआ तो इसकी लम्बाई केवल 7 किमी0 बची है। तथा इस मार्ग में 2005–06 तक कोई वृद्धि नही हुई। जनपद में मुख्य जिला सड़के 1993–94 में 79 किमी0 थीं जो बढ़कर 2003–04 में 85 किमी0 हो गयीं। यहॉ अन्य ग्रामीण सड़कों की लम्बाई में लगातार वृद्धि हुई 1993–94 में 224 किमी0 की सड़कें 2005–06 में 732 किमी0 हो गई। जनपद में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 1993–94 में 439 किमी0 थीं जो बढ़कर 2003–04 में 964 किमी0 हो गयीं।

चित्रकूटधाम मण्डल :–

अध्ययन क्षेत्र नवसृजित चित्रकूट धाम मण्डल को चार जिलों में बॉटा गया है जिसका मण्डल मुख्यालय बॉदा नगर को बनाया गया है। मण्डल का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल 14444.20 वर्गकिमी0 है। इसके उत्तर में फतेहपुर, दक्षिण में सतना, पन्ना, छतरपुर तथा पूर्व में इलाबाद तथा पश्चिम में झॉसी, ललितपुर की सीमाऍ है। मण्डल में कुल सड़कों की लम्बाई 499 किमी0 है। जिसमें राष्ट्रीय राजमार्गो की लम्बाई 417 किमी0 तथा मुख्य जिला सड़कों की लम्बाई 368किमी0 एवं प्रादेशिक राजमार्गो की लम्बाई 417 किमी0 और अन्य जिला ग्रामीण सड़कों की लम्बाई 3351 किमी0 है। मण्डल में कुल 2489 गॉव है जिनमें

बारामासी सड़कें हैं शेष 1177 गॉव आज के आधुनिक युग में भी सड़क विहीन हैं। ये लोग अपने गॉव से अन्य जगह जाने के लिए बैलगाड़ी, ट्रैक्टर तथा पैदल का सहारा लेकर मुख्य सड़कों तक पहुँचते हैं। इससे यह सिद्व होता है कि मण्डल आज भी सड़क परिवहन तथा सड़कों के मामले में काफी पिछड़ा है। यह कृषि प्रधान क्षेत्र हैं यहॉ की निवास करने वाली 80 प्रतिशत जनसंख्या कृषि पर आधारित है लेकिन फिर भी यहॉ के कृषकों की आर्थिक स्थिति सुदृढ़ नहीं है क्योंकि जिन गॉवों में परिवहन का साधन नहीं है वहॉ का किसान न तो अपनी कृषि सम्बन्धी चीजों को शहर से ला पाता है और न ही अपनी उपज को सही समय से निकटतम मण्डियों में पहुँचा पाता है जिसके कारण उसे अपने उत्पादन की सही कीमत नहीं मिल पाती। कभी–कभी तो किसानों को साधन न मिलने के कारण वह अपनी उपज गॉवों में ही औने–पौने दामों में बेच देता है जिससे किसान अपनी मेहनत से उगाई गयी फसल में न के बराबर ही मुनाफा कमा पाता है। इसलिए यहॉ के किसानों की आर्थिक स्थिति कुछ अच्छी नहीं कही जा सकती है।

शोधार्थी का मानना है कि अगर मण्डल में परिवहन की स्थिति सुदृढ़ हो जाये तो यहॉ का आर्थिक विकास सम्भव हो सकता है जिस तरह मण्डल में सड़कों की स्थिति सुदृढ़ नहीं है ठीक उसी तरह मण्डल में चल रहे सड़क परिवहनों की स्थिति मजबूत नहीं कही जा सकती। वर्तमान में मण्डल में पंजीकृत वाहनों की संख्या निम्न है :–

सारणी क्रमांक 3.5
मण्डल में पंजीकृत वाहनों की संख्या

वाहन	पंजीकृत संख्या
कार	2486
जीप	3487
बस	412
ट्रक	510
मैक्सी कैब	99
टैक्सी	68
टैम्पो, टैक्सी / ऑटो	1754
ट्रैक्टर	2736

स्रोत– सम्भागीय परिवहन अधिकारी कार्यालय से प्राप्त ऑकड़े ।

सारणी क्रमांक 3.6

मण्डल में सार्वजनिक परिवहनों की संख्या

डिपो	बसों की संख्या
महोबा	72
राठ	56
बाँदा	73
हमीरपुर	34

स्रोत– परिवहन निगम परिक्षेत्र कार्यालय के प्राप्त आंकड़ों के अनुसार

मण्डल में कुल सार्वजनिक बसों की संख्या 235 तथा निजी बसों की संख्या 412 है। इस प्रकार आवागमन के लिए निजी तथा सार्वजनिक बसों का ही सहारा लेना पड़ता है जिनकी कुल संख्या 647 है। जबकि मण्डल की कुल जनसंख्या 4055730 है। जनसंख्या की दृष्टि से देखा जाये तो 6268 व्यक्तियों पर एक बस ही मण्डल पर उपलब्ध है। इससे यह सिद्ध होता है कि जनसंख्या की दृष्टि से मण्डल का सड़क परिवहन काफी कमजोर या पिछड़ा है।

अध्ययन की इकाइयाँ–

किसी वस्तु को मापने का एक पैमाना होता है अध्ययन इकाई अनुसंधान प्रारम्भ करने से पूर्व ही निश्चित कर लेनी चाहिये । अध्ययन इकाई माप करने का वह साधन है जिसके आधार पर आंकडे एकत्र किये जाते हैं। इसी आधार पर उनका विश्लेषण होता है तथा वह प्रस्तुत किये जाते हैं।

अध्ययन इकाई की परिभाषा–

अध्ययन की इकाई का एक गुण या गुणों का समूह है जिसे परम्परागत रूप से चुना गया है ताकि उनको रखने वाले व्यक्ति या वस्तुएं किसी अध्ययन अनुसंधान के लिए गिनी जा सके या मापी जा सके ।

शोध के आदि से अन्त तक इकाई की एक ही परिभाषा अपनानी चाहिये ताकि आंकडों में एक रूपता हो तथा वे तुलना योग्य रहे अगर देखें तो इकाई शब्द सरल लगता है, किन्तु वास्तविक रूप से ऐसा नहीं है। सामान्य रूप से किसी इकाई के भिन्न भिन्न अर्थ हो सकते हैं।

अध्ययन इकाई की विशेषताऐं–

(क) सरलता व स्पष्टता–

इकाई की परिभाषा सरल व स्पष्ट होनी चाहिये ताकि उस विषय में किसीर प्रकार का सन्देह उत्पन्न न होने पाये। हो सकता है एक शब्द के कई अर्थ निकलते हैं इस दशा में कौन सा अर्थ मान्य होगा प्रारम्भ में ही निश्चित कर लेना चाहिये ।

उदाहरण के लिए मैंट्रिक प्रणाली से पूर्व भारत में विशेषतः उत्तरी भारत में अनाज को तोलने के लिए इकाई "मन" प्रयोग में आती थी जिसका माप कहीं कुछ था कहीं कुछ आज भी अध्ययन क्षेत्र में गाँवों की दूरी को कोस में मापते है। जिसका कहीं कुछ माप होता है और कहीं कुछ अब किलोग्राम में वजन तथा किलोमीटर में दूरी मापते हैं जिससे शुद्ध माप

प्राप्त होने लगी है। लोगों की असुविधा दूर हो गई। मूल्य, भृत्ति, निरक्षर आदि शब्दों को स्पष्ट और भ्रम रहित परिभाषा प्रारम्भ में निश्चित कर देनी चाहिये ।

टिपेट के अनुसार– केवल ऐसी स्थितियों में समांको की एकरूपता और शुद्धता प्राप्त की जा सकती है। बहुत पूर्ण और सूक्ष्म परिभाषायें दी जायें।

(ख) निश्चितता–

इकाई का निश्चित होना भी अत्यन्त आवश्यक है। ऐसी इकाई जिसमें निश्चितता नहीं है उसे प्रयोग नहीं की जानी चाहिये। जैसे– हमारे देश में कुछ भागों में लम्बाई को हाथ की इकाई में नाप लेने का प्रचलन था उसमें कोई निश्चितता नहीं थी क्योंकि हाथों की लम्बाई सभी व्यक्तियों की एक समान नहीं होती है अब सारे देश में मीटर का प्रयोग होता है जिससे लम्बाई की माप में निश्चितता प्रदान होती है।

(ग) स्थायित्व–

इकाई ऐसी होनी चाहिये जिसकी माप स्थिर हो यदि इसमें अधिक उतार चढाव होता रहा तो अनुसंधान पर इसका बहुत बुरा प्रभाव पडेगा क्योंकि अगर इकाई स्थिर नहीं होगी तो उनका परिणाम सही नहीं निकलता इस परिस्थिति में किसी भी खोज पर किसी व्यक्ति को विश्वास कम होगा।

(घ) सर्वमान्यता–

इकाई ऐसी होनी चाहिये जो पूरे शोध के क्षेत्र में प्रयोग में आती हो। ऐसा न हो कि कुछ भाग में एक रूप में प्रयोग और शेष भाग में दूसरे रूप में जैसे पहले उत्तर प्रदेश में दूरी की नाप कदमों से होती थी प्रत्येक आदमी के कदम एक समान नहीं होते जिससे दूरी में अनिश्चितता होती थी प्रत्येक व्यक्ति को दूरी में भिन्नता मिलती थी ।

(ड.) उपयुक्तता–

किसी इकाई को शोध के लिये सही होना आवश्यक है जैसे जिन वस्तुओं का जिस इकाई में नापने का प्रचलन हो वही इकाई ठीक रहेगी ।

यदि जांच बडे पैमाने पर हो तो इकाई का आकार बडा होना चाहिये। यदि जांच छोटी हो तो इकाई का आकार छोटा होना चाहिये ।

सेक्राइस्ट के अनुसार– शोध के उद्देश्य तथा शोध की इकाई एक दूसरे के व्युत्क्रम है। उद्देश्य की उपेक्षा करके शोध इकाई की परिभाषा नहीं की जा सकती तथा शोध इकाई की स्पष्ट परिभाषा के अभाव में उद्देश्य की रूप रेखा नहीं बनाई जा सकती है।

(च) तुलनीयता–

इकाई ऐसी होनी चाहिये जिससे अन्य श्रेणियों से तुलना सम्भव हो सके यदि आंकडें तुलनीय न हो सके तो उनकी उपयोगिता संदेहात्मक होती है यही कारण है कि चुनी हुई इकाई में समानता व सजातीयता होनी चाहिये। असमान व विजातीय इकाई होने पर भ्रामक परिणाम निकलेंगे ।

(छ) गणितीय क्रिया के उपयुक्तता–

इकाई ऐसी होनी चाहिये जिसमें मापन करने पर गणितीय क्रियाओं की सरलता व सुविधा रहे । मीट्रिक प्रणाली में यह गुण अधिक पाया जाता है। इकाई निम्न प्रकार की होती है–

मापन या गणना इकाई

1. सरल इकाई
2. मिश्रित इकाई
3. विश्लेषण और निर्वाचन की इकाई

मापन या गणना की इकाई–

यह इकाई आंकडों को एकत्र करने के लिए प्रयोग में लाई जाती है।

1. सरल इकाई– सरल इकाई प्रायः एक ही शब्द द्वारा व्यक्त की जाती है। यह विभिन्न वर्गों में भिन्नता प्रकट करती है और इसका अर्थ साधारण होता है। जैसे– किलोग्राम, लीटर, मीटर ।

2. मिश्रित इकाई– मिश्रित इकाई दो या दो से अधिक सरल इकाइयों को मिला कर बनाई जाती है अर्थात सरल इकाई के पूर्व विश्लेषण जोड़ देने से बनती है। इसका प्रयोग सारे शोध में एक रूपता लाने के लिए होता है। जैसे रूपये प्रति किलोमीटर, श्रम प्रति घण्टे।

3. विश्लेषण और निर्वचन की इकाई–

यह इकाई सांख्यिकीय आंकडों की तुलना और निर्वाचन के लिए प्रयोग लायी जाती है । विश्लेषण सम्बन्धी इकाई द्वारा विभिन्न मापों में व्यक्त तथ्यों को एक ही माप सापेक्षिक माप में परिवर्तित करके तुलनात्मक अध्ययन निर्वचन किया जाता है।

A. गुणांक– गुणांक सजातीय अंश और हर का पारस्परिक सम्बन्ध होता है जो प्रति इकाई दर को प्रकट करता है। गुणांक से यदि कुछ संख्या (हर) का गुणा कर दिया जाये तो सम्बन्धित संख्या (अंश) ज्ञात हो जाती है।

$C=Q/N$

C= गुणांक

Q= उस वस्तु की मात्रा जिसका गुणांक निकालना है

N= समूह की मात्रा

b- अनुपात– दो समान इकाइयों के सम्बन्ध को अनुपात द्वारा प्रकट किया जाता है। जब दो एक सी राशि हो तो एक का दूसरे के साथ अनुपात एक को दूसरे से भाग देकर प्राप्त किया जा सकता है।

c- दर– दर के द्वारा दो संख्याओं के सम्बन्ध को प्रतिशत या प्रति हजार या अन्य किसी रूप में व्यक्त किया जाता है। अध्ययन को तर्क संगत व वैज्ञानिक बनाने के लिए तथा विश्लेषण के परिणाम को सत्य के निकट लाने के लिए प्रस्तुत शोध में निम्नलिखित अध्ययन की ईकाइयाँ ली गई हैं।

d- सवारी गाड़ी–

मोटर वाहन कानून 1939 की धारा 43 के अन्तर्गत सड़क वाहनों के भाडे का नियमन का विधान है। इसके अन्तर्गत राज्य परिवहन की राज्य परिवहन अधिकारी के निर्देशन का अधिकार प्राप्त है जो समय समय पर निर्देशन देकर नियमन की दिशा बताते रहते हैं। नियमन विधि विभिन्न राज्यों में भिन्न भिन्न है उत्तर प्रदेश के बडे भाग मे केवल उच्चतम किराये निर्धारित किये जाते हैं। उत्तर प्रदेश के पहाड़ी क्षेत्रों में जहाँ उच्चतम और न्यूनतम सीमायें निर्धारित की जाती हैं। निजी मोटर चालकों के किराये निर्धारण करने का अधिकार क्षेत्र परिवहन अधिकारियों को दिया जाता है। अन्तर्राज्यीय यात्री सेवाओं के किराये सम्बन्ध ी नियमों का उस समझौतों में समावेश होता है, जो दो राज्यों के बीच किये जाते हैं।

e- किराया–

यात्री किराया यात्रियों से रूपये तथा पैसों में प्राप्त किया जाता है। वर्तमान में यात्री किराया यात्रियों के अनुसार लिया जाता है क्योंकि सार्वजनिक परिवहन सेवा में यात्रियों को अलग अलग श्रेणियों में रखा जाता है। लेकिन निजी बस सेवाओं में यात्री किराया दो भागों में बाँटा गया है। सार्वजनिक एवं निजी बस सेवाओं में साधारण किराया 54 पैसे प्रति किलोमीटर निर्धारित किया गया है।

f- सवारी–

सार्वजनिक परिवहन सेवाओं में यात्रियों को कई श्रेणियों में बाँटा गया है। परन्तु निजी बस सेवाओं में यात्रियों को दो श्रेणियों में बाँटा गया है, जो निम्नलिखित है–

अ– वयस्क　　　　　ब– अल्प वयस्क

वयस्क–

वयस्क का तात्पर्य यहां पर 12 वर्ष से अधिक आयु तक का है तथा 12 वर्ष की आयु के उस व्यक्ति का किराया पूरा लगता है वह वयस्क श्रेणी में आते हैं।

स्रोत– उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम कार्य विवरण 2004–05

अल्प वयस्क–

अल्प वयस्क का तात्पर्य यहां 5 वर्ष से अधिक तथा 12 वर्ष की आयु से कम लोगों से है इन यात्रियों का किराया 50 प्रतिशत लगता है।

सार्वजनिक परिवहन में सवारियों को निम्न श्रेणियों में बाँटा गया है–

1. साधारण यात्री
2. अल्प वयस्क
3. विकलांग
4. सम्माननीय नागरिक
5. वीरता पुरस्कार से सम्मानित सैनिक एवं पुलिस बल के जवान
6. सैन्य बल
7. पुलिस बल

1. साधारण यात्री–

साधारण यात्रियों को किराये में किसी भी प्रकार की छूट नहीं दी जाती है। साधारण किराया एवं सार्वजनिक बस सेवाओ में 54 पैसे प्रति किलोमीटर की दर से लिया जाता है।

2. अल्प वयस्क–

अल्प वयस्क सवारी 5 वर्ष से अधिक तथा 12 वर्ष से कम की सवारियों को निगम से 50 प्रतिशत तक की छूट मिलती है।

3. बिकलांग–

शासनादेश के अनुसार 40 प्रतिशत या अधिक किसी भी प्रकार की विकलांगता से ग्रस्त व्यक्ति को मुख्य चिकित्साधिकारी द्वारा प्रदत्त प्रमाण पत्र होने पर उत्तर प्रदेश परिवहन निगम की साधारण सेवाओं में निःशुल्क यात्रा सुविधा है।

निम्नांकित श्रेणी के विकलांगों को एक सहवर्ती को भी निःशुल्क यात्रा सुविधा उपलब्ध होगी ।

1. जो पूर्ण रूप से अंधे हो या अल्प दृष्टि हो (विकलांग जन अधिनियम 1995 की परिभाषा के अनुसार)

2. जो पूर्ण रूप से मूक हो, बधिर हो या दोनो हो। (विकलांग जन अधिनियम 1995 की परिभाषा के अनुसार)

3. जिनके एक हाथ व एक पैर या जिनके दोनों हांथ या पैर कटे होने के कारण निःप्रयोज्य हो।

4. जिनका एक हाथ एवं एक पैर या दोनों हाथ या दोनो पैर अपंग हों ।

5. जो मानसिक रूप से मंद/रूग्ण हो ।

4. सम्माननीय नागरिक–

निम्नलिखित सम्माननीय नागरिकों को निगम की बसों में निःशुल्क यात्रा सुविधा अनुमन्य है जिसकी प्रतिपूर्ति शासन के विभिन्न विभागों द्वारा की जाती है।

क्र.सं.	सम्माननीय नागरिक	प्रतिपूर्तिकर्ता विभाग
1	उ0 प्र0 से निर्वाचित लोक सभा के सदस्य व एक सहवर्ती	परिवहन आयुक्त कार्यालय उ0 प्र0 लखनऊ
2	उ0 प्र0 विधान सभा के भूतपूर्व सदस्य व एक सहवर्ती	विधान सभा सचिवालय उ0 प्र0 लखनऊ
3	उ0 प्र0 विधान परिषद के भूतपूर्व सदस्य व एक सहवर्ती	विधान परिषद सचिवालय उ0 प्र0 लखनऊ
4	स्वतन्त्रता संग्राम सेनानी व एक सहवर्ती	निदेशक/सचिव स्वतन्त्रता संग्राम सेनानी कल्याण परिषद, उ0 प्र0
5	मान्यता प्राप्त पत्रकार	सूचना निदेशालय उ0 प्र0 लखनऊ
6	राष्ट्र/राज्य पुरष्कृत प्रदेश के बेसिक माध्यमिक विद्यालय के शिक्षक	शिक्षा निदेशक लखनऊ

उपरोक्त श्रेणियो में मान्यता प्राप्त पत्रकारों एवं लोकसभा/राज्यसभा के माननीय सदस्यों के सहवर्ती द्वारा अतिरिक्त कर व अन्य करों का भुगतान स्वयं करना पडता है।

5. वीरता पुरस्कार से सम्मानित सैनिक एवं पुलिस बल के जवान–

वीरता पुरस्कार से सम्मानित प्रदेश के नागरिकों को परिवहन निगम की साधारण बसों में प्रदेश के अन्दर निःशुल्क यात्रा सुविधा अनुमन्य है। अतिरिक्त कर एवं अन्य कर का भुगतान एवं वीरता पुरस्कार नागरिकों द्वारा स्वयं किया जाता है।

6. सैन्य बल–

परमवीर चक्र, अशोक चक्र, महावीर चक्र, कीर्ति चक्र, शौर्य चक्र, युद्ध सेवा में मेडल, अतिविशिष्ट सेवा मेडल, मेन्सन इन डिस्पैचेज, लीफ ऑफ द आर्मी स्टाफ कमेन्डशन कार्ड इन व्यक्तियों को फ्री पास की निगम द्वारा सेवा उपलब्ध है।

7. पुलिस बल–

राष्ट्रपति का पुलिस पदक, पुलिस पदक प्राप्त व्यक्तियों को निगम द्वारा निशुल्क यात्रा प्रदान की जाती है।

किराया भाड़ा सिद्धान्त–

परिवहन सेवाओं के किराये भाड़े से सम्बन्धित दो मूल सिद्धान्त प्रचलित हैं।

1. सेवा का मूल सिद्धान्त जो मांग पक्ष का द्योतक है।
2. सेवा का लागत व्यय सिद्धान्त जो पूर्ति पक्ष की ओर संकेत करता है।

1. सड़क परिवहन के अन्तर्गत लागत व्यय सिद्धान्त मुख्यतः लागू होता है क्योंकि सड़क सेवा ऐसी सेवा है जिसका यातायात इकाइयों पर बंटवारा सहज सम्भव है। अतएव प्रत्येक इकाई का प्रत्यक्ष औसत व्यय लगाया जा सकता है कम से कम उतना किराया भाडा अवश्य लगाया जाता है जो सेवा के लागत व्यय के बराबर हो । मोटर परिवहन के किराये भाडे को प्रभावित करने वाले कुछ अन्य तथ्य भी हैं जो निम्नांकित हैं–

2. विभेदात्मक नीति– सड़क वाहनों का किराये भाड़े का मूल आधार सेवा का लागत व्यय है जो पूर्ति पक्ष का सूचक है तो भी सेवा के मूल्य का भी कुछ प्रभाव देखने को मिलता है। बहुधा मोटर बसों में कुछ आगे की सीटें उच्च वर्ग की मानी जाती है। जिसमें ऊँचा किराया लिया जाता है।

शेष सीटें साधरण श्रेणी की मानी जाती हैं। जिनका किराया कुछ कम होता है। इसी प्रकार डिलक्स अथवा वातानुकूलित बसों का किराया साधारण बस के किराये से अधिक होता है। यह प्रथा किराये भाड़े के अन्तर्गत मांग पक्ष अर्थात सेवा के मूल सिद्धान्त की सूचक है। इसका आधार लागत व्यय नहीं वरन यात्री की देय शक्ति है।

3. संयुक्त व्यय–

जब दोनों दशाओ में समान परिणाम में यातायात उपलब्ध नहीं होता तो सेवा का व्यय कुल उपलब्ध यातायात से वसूल किया जाता है। जाते समय यातायात अधिक होता है। किन्तु आते समय कम ऐसी स्थिति में सेवा की मांग का प्रभाव दृष्टिगोचर होने लगता है और बस चालक प्रथम दिशा में अधिक और विपरीत दिशा में आने वाले से कम किराया लेता है।

4. प्रतिस्पर्द्धा–

प्रतिस्पर्द्धा से भी किराये भाड़े की दरे प्रभावित होती है मोटर, टैक्सी, ट्रामगाड़ी, घोड़ागाड़ी रिक्शा इत्यादि सडक वाहनों की प्रतियोगिता भी बस चालक को इस बात के लिए सचेत रखती है कि कहीं यातायात अन्य साधनों की ओर न चला जाय।

सरकारी नियम–

कभी कभी परिवहन के विभिन्न साधनों की व्यवस्थायें प्रतियोगिता की रोकथाम के लिए सरकार कुछ नियम बना देती है, जिनका पालन करना आवश्यक होता है।

सरकारी कर–

सरकारी कर नीति भी किराये भाड़े को प्रभावित करती है कर भार बढने पर किराये भाडे बढ जाते हैं क्योंकि संचालन व्यय बढ जाता है हमारे देश में मोटर गाड़ियों पर भारी कर भार है जो संचालन व्यय का 20 प्रतिशत से 35 प्रतिशत तक होता है।

सरकार द्वारा किराया भाड़ा नियमन–

मोटर वाहन कानून 1939 की धारा 43 के अन्तर्गत सड़क वाहनों के भाडे के नियमन का विधान है इसके अन्तर्गत राज्य सडक परिवहन को राज्य सड़क परिवहन अधिकारी के निर्देशन का अधिकार प्राप्त है जो समय समय पर निर्देशन देकर नियमन की दिशा बताते रहते हैं। वर्तमान नियम को किराये भाडे सम्बन्धी ऐसा अधिकार देते हैं जिनके अन्तर्गत सरकार जनहित में किराया भाड़ा निर्धारित कर सके। यद्यपि यात्री किराये में केवल उच्चतम सीमा निर्धारित कर देना पर्याप्त है। किन्तु वस्तु भाड़े के सन्दर्भ में न्यूनतम और उच्चतम दोनों की सीमायें निर्धारित करना वांछनीय है क्योंकि उससे रेल सड़क समन्वय समस्या का हल कुछ सरल हो जाता है यद्यपि राज्य परिवहन अधिकारी को न्यूनतम और उच्चतम दोनों ही प्रकार की सीमायें बांधने तथा कोई निश्चित किराये भाड़े लगाने का अधिकार दिया जाना चाहिये। वास्तव में किराये भाड़े निर्धारण की मुख्य समस्या निर्धारित दरों की कड़ाई से लागू करने की है। जिसकी ओर विशेष ध्यान देना चाहिये ।

दूरी–

दूरी की माप किलोमीटर में तय की जाती है जिससे माल भाड़ा तथा किराया तय होता है।

भाड़ा–

भाडे को मुख्य रूप से रूपये में लिया जाता है। ट्रान्सपोर्ट का माल ट्रकों द्वारा प्रति सौ किलोमीटर 20 रु0 कुन्तल है लेकिन जिस शहर में आपका माल जिस मण्डी या बाजार में जा रहा है। वहाँ से उस शहर के लिए वापसी भाड़ा नहीं मिलता है तो यह किराया 30 से 40 रु0 प्रति कुन्तल के हिसाब से भाड़ा चार्ज किया जायेगा ।

सार्वजनिक परिवहन पर माल भाड़ा–

सार्वजनिक परिवहन की साधारण बस सेवाओं पर 40 पैसे प्रति किलोमीटर की दर से प्रति कुन्तल भाड़ा लगता है तथा वी0आई0पी0 सेवाओं में 50 पैसे प्रति किलोमीटर की दर से भाडा लगता है।

भार / वजन– ट्रान्सपोर्ट में लगे ट्रकों में माल का वजन टन में किया जाता है तथा भाड़ा टन या कुन्तल के हिसाब से किराये का निर्धारण किया जाता है।

सांख्यिकीय प्रक्रिया

निदर्शन का चयन–

किसी अनुसंधान के अन्तर्गत समग्र के विषय में सूचना दो प्रकार से प्राप्त की जा सकती है। प्रथम संगणना विधि अर्थात् समस्त इकाइयों के अध्ययन द्वारा तथा द्वितीय निदर्शन विधि अर्थात नमूने के रूप में कुछ इकाइयों के अध्ययन द्वारा जब अनुसंधान से सम्बन्धित समूह की प्रत्येक इकाई के सम्बन्ध में सूचना संकलित की जाती है तो इसे संगणना अनुसंधान विधि कहा जाता है लेकिन समग्र की समस्त इकाइयों की जांच न करके किसी विशेष आधार पर कुछ प्रतिनिधि इकाइयों को चुना जाता है और उनका गहन अध्ययन करके समग्र की समस्त प्रकार की समस्त इकाइयों पर लागू किया जाता है तो उसे निदर्शन अनुसंधान विधि कहते हैं। वर्तमान में गहन विश्लेषण एवं मितव्ययिता की दृष्टि से निदर्शन अनुसंधान विधि का ही अत्यधिक प्रयोग किया जाता है क्योंकि संगणना अनुसंधान विधि न तो प्रत्येक परिस्थिति में सम्भव ही है और न ही आवश्यक ही होता है। निदर्शन अनुसंधान के द्वारा प्राप्त होने वाले परिणाम वास्तविक के निकट होते है। इसके साथ ही यह विधि अपेक्षाकृत अधिक वैज्ञानिक भी है इसलिये इस रीति का प्रयोग अनुसंधान या शोध कार्य के क्षेत्र में दिन प्रतिदिन बढता ही जा रहा है। इस पद्धति में समग्र की सभी इकाइयों का अध्ययन करके समग्र में से कुछ पदों को कुशलता एवं सावधानी से नमूनों के रूप में चुन लिया जाता है जो समग्र का प्रतिनिधित्व करते है और इन प्रतिनिधि इकाइयों का ही अध्ययन किया जाता है तथा इन्हीं से सम्बन्धित सूचनायें एकत्र की जाती हैं इनके आधार पर जो परिणाम ज्ञात किये जाते है उसे समग्र पर लागू किया जाता है।

निदर्शन के बिना वैज्ञानिक अनुसंधान असम्भव है। जिन परिस्थितियों का हम अध्ययन करना चाहते हैं वह अनेक इकाइयों से सम्बन्धित होती है। जिसके कारण सभी का साक्षात्कार परीक्षण तथा नियंत्रित परिस्थिति में अवलोकन करना सम्भव नहीं है। निदर्शन

स्रोत– व्यावसायिक सांख्यिकी डॉ0 एस0 एम0 शुक्ला

के द्वारा इन समस्याओं की समस्या समाधान सरलता से हो जाता है। निदर्शन अनुसंधानकर्ता के समय धन एवं शक्ति की बचत होती है तथा व्यापक क्षेत्र की समस्या का अध्ययन सम्भव हो पाता है। अतः किसी भी अनुसंधान कर्ता को निदर्शन के विधि विधान तथा उसकी सीमाओं से परिचित होना आवश्यक है।

वर्तमान युग निदर्शन अथवा प्रतिचयन का युग है। आज के व्यस्ततम् युग में किसी के पास इतना समय नहीं है कि संगणना प्रणाली के आधार पर समूचे समय का अध्ययन करके कार्य करें इस युग में तो निदर्शन के आधार पर निर्णय लिये जाते हैं। दैनिक जीवन की अधिकांश समस्याओं का समाधान संगणना नहीं वरन प्रतिचयन के द्वारा ही सम्भव है तथा यह अपने आप में कोई अतिशयोक्ति नहीं हैं क्योंकि गेंहूँ के विशाल ढेर में से कुछ दानों को देखकर उसकी किस्म का पता लगा लेना रक्त की एक बूंद का परीक्षण करके रोगी के रोग का निदान कर देना ये बाते सही अर्थों में निदर्शन अथवा न्यादर्श की ही व्यवस्था मात्र है।

प्रतिचयन अथवा निदर्शन समूचे समग्र का प्रतिनिधित्व करता है। अधिकांश सांख्यिकीय का विश्वास है कि यदि किसी समग्र में से निदर्शन इकाइयों का चयन वैज्ञानिक तरीकों से किया जाये तो निदर्शन इकाई में समग्र की सभी विशेषतायें दृष्टिगोचर होगी।

निदर्शन की रीतियाँ–

सामान्य रूप से न्यादर्श के चुनाव के लिए जिन रीतियों का प्रयोग किया जाता है उनमें से तीन प्रमुख हैं–

1. सविचार निदर्शन
2. दैव अथवा आकस्मिक निदर्शन
3. मिश्रित निदर्शन रीति

1. सविचार निदर्शन रीति–

सविचार निदर्शन रीति में अनुसंधान कर्ता समग्र में से स्वयं कुछ इकाइयाँ छांटते हैं जो इनके परिवार में समग्र की सर्वोत्तम प्रतिनिधि होती है। न्यादर्शों के चुनाव के लिये

इस प्रणाली में अनुसंधाकर्ता की इच्छा से आवश्यकता को महत्व दिया जाता है इस प्रकार छांटे गये न्यादर्शों के गहन अध्ययन से प्राप्त परिणामों के आधार पर वह पूरे समग्र के बारे में निष्कर्ष निकाल लेता है।

2. दैव निदर्शन अथवा याच्छिक प्रतिचयन–

न्यादर्श चयन की वह विधि जिसमें समग्र की प्रत्येक इकाई को सम्मिलित होने का समान अवसर प्राप्त होता है दैव निदर्शन कहलाती है। दैव निदर्शन में इकाइयों का चयन अवसर के नियमों पर आधारित होता है। जिसके लिये यह आवश्यक है कि न्यादर्श की व्यक्तिगत इकाइयों का चुनाव अनुसंधानकर्ता को पक्षपात पर पूर्णतया स्वतन्त्र होना चाहिये ऐसा ही करके न्यादर्श में सूक्ष्मता व सत्यता लायी जा सकती है।

3. दैव निदर्शन रीति से न्यादर्श लेने के निम्न ढंग हैं–

क. लाटरी विधि–

इस रीति में सभी पदों के लिये अलग अलग संख्या चिन्ह निश्चित कर लेते हैं और सबको एक साथ किसी ढोल या डिब्बें में रखकर उसे हाथ से या किसी अन्य यंत्र से घुमा देते हैं और उसमें से कुछ बिना सोंचे विचारे उठा लेते हैं जिन पदों के यह संख्यायें या चिन्ह प्रकट कर करते हैं उन्हे न्यादर्श शामिल कर लिया जाता है। आज के युग में इलेक्ट्रानिक रीतियों द्वारा लाटरी विधि और अधिक वैज्ञानिक और प्रभावशाली हो गयी है जिसमें पक्षपात की कतई गुंजाइश नहीं होती है।

ख. आँखे बन्द करके चुनना–

इस रीति में चुनने वाला पदों की चिन्हित पर्चियों में से आंख बन्द करके कुछ को उठा लेता है और वे भी न्यादर्श में शामिल किये जाते हैं। यह रीति कहीं कहीं दूसरे ढंग से काम में लायी जाती है। किसी दीवार व खम्भे पर एक बड़ा भाग वृत्ताकार या चौकोर मान चित्र लटका दिया जाता है। उसमें बराबर आकार व समान रूप से उतने खाने बने होते है जितनी पदों की संख्या होती है। एक खाना बिना किसी क्रम के पद का प्रतीत होती है। उनने वाला आंख पर पट्‌टी बाँधकर मानचित्र पर उतनी बार चित्र छोड़ता है जितने पद न्यादर्श में शामिल करने होते हैं। तीर जिन खानों मे लगता है उसे न्यादर्श में शामिल कर लिया जाता है।

ग. पदों को किसी रीति से सजाकर–

इस रीति में पहले पदों को किसी ढंग उदाहरणार्थ भौगोलिक वर्णात्मक या संख्यात्मक ढंग से सजा लेते हैं और उनमें से आकस्मिक ढंग से कुछ पदों को चुन लेते है। इसे नियमानुसार दैव निदर्शन भी कहते हैं।

घ. ढोल घुमाकर–

इस रीति में एक ढोल के समान आकार के लकडी, लोहे या अन्य किसी धातु के गोले टुकडे जिन पर समग्र के विभिन्न पदों के लिये संख्या चिन्ह अंकित कर लेते हैं रखकर ढोल को हाथ या बिजली से घुमाते हैं फिर जितने में पद न्यादर्श में लेने होते हैं उतने टुकडे कोई भी निष्पक्ष व्यक्ति निकाल लेता है। ये टुकड़े जिन पदों का प्रतिनिधित्व करते हैं उन्हे न्यादर्श में शामिल कर लिया जाता है।

ड. टिपेट की संख्याओं अथवा दैव निदर्शन सारणियों द्वारा–

प्रसिद्ध सांख्यिक टिपेट ने 41,600 अंको के प्रयोग में 10,400 चार अंकों की संख्यायें बिना किसी क्रम के सारणी में दी है। इस प्रकार की सारणीयाँ अन्य सांख्यिकीय विशेषज्ञो के द्वारा भी तैयार की गई है। जैसे फिशरयूल और केण्डाल तथा वाडिंगटन परन्तु इनमें से टिपेट की संख्यायें अधिक लोकप्रिय है। वाउले समिति 1993 ने दैव निदर्शन ढंग को भारत की आर्थिक दशा की जांच करने के लिये ठीक बताया था ।

3. स्टरित अथवा मिश्रित निदर्शन रीति–

यह रीति सविचार एवं दैव निदर्शन रीतियों का मिश्रण है इस रीति के अनुसार अनेक वर्गों या स्तरों में समग्र को विभिन्न विशेषताओं के आधार पर विभाजित कर दिया जाता है। जिससे कि प्रत्येक वर्ग अथवा समूह में न्यादर्शों का चुनाव हो सके इसके पश्चात भिन्न वर्गों में से वांक्षित न्यादर्श एवं दैव निदर्शन के आधार पर प्राप्त किये जाते हैं। प्रत्येक खण्ड में छांटे जाने वाले मदों की संख्या उनमें सम्मिलित कुल मदों के अनुपात में होगी ।

शोधकर्ता ने अपने उद्देश्य की पूर्ति के लिये बुन्देलखण्ड क्षेत्र के आर्थिक विकास में सड़क परिवहन का योगदान (चित्रकूटधाम मण्डल के विशेप परिप्रेक्ष्य में) के अध्ययन को निदर्शन का आधार माना है। वास्तव में निदर्शन का आकार उतना महत्वपूर्ण नहीं है जितना उसको प्रतिनिधिकारी होना । अतःशोधकर्ता ने शोधकार्य में प्रतिनिधिकारिता को ध्यान में रखकर अनुसंधान कार्य के लिए दैव निदर्शन विधि का प्रयोग किया है।

प्रस्तुत शोध अध्ययन में शोधकर्ता ने सविचार दैव निदर्शन विधि का प्रयोग किया है प्राथमिक समंको के संकलन हेतु द्विस्तरीय सर्वेक्षण सम्पन्न किया गया है।

प्रथम चरण– बुन्देलखण्ड क्षेत्र के चित्रकूट सम्भाग के चारो जनपदों में से शोधार्थी की सुविधा के अनुसार बाँदा जनपद का चयन किया है। यह संकल्पना की गई है कि बाँदा जनपद का सड़क परिवहन सम्पूर्ण चित्रकूट सम्भाग का उचित प्रतिनिधित्वप करता है।

द्वितीय चरण– बुन्देलखण्ड क्षेत्र के बाँदा जनपद के प्रमुख सड़क मार्गों में संचालित उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम की बसों को सम्मिलित किया गया है।

शोधकर्ता ने शोध अध्ययन से सम्बन्धित समस्याओं एवं उनकी समस्याओं के समाधान हेतु डिपो के सहायक क्षेत्रीय प्रबन्धक वर्कशाप में कार्यरत कर्मचारियों तथा निजी क्षेत्र की बस सेवाओं में कार्यरत कर्मचारियों से सूचनायें एकत्र कर संकलन किया है।

प्राथमिक समंकों के संकलन के बाद आवश्यकतानुसार सांख्यिकी विधियों का प्रयोग करते हुये निष्कर्ष निकाले गये हैं। निष्कर्ष की शुद्धता स्तर को बनाये रखने के लिये विषय से सम्बन्धित विभिन्न व्यक्तियों से विचार विमर्श कर निष्कर्षों की शुद्धता स्तर को बनाये रखने का प्रयास किया गया है। यथास्थान निष्कर्षों का निर्वचन भी प्रस्तुत किया गया है।

समंक संकलन में प्रयुक्त तकनीक

प्रत्येक शोधकार्य के लिये समंकों के संकलन में तकनीक का होना अति आवश्यक होता हैं इसलिए हमें हम शोधकार्य की मूल भूत क्रिया कहते हैं किसी शोधकार्य के लिए जिन सूचनाओं एवं समंकों की आवश्यकता होती है। उन्हें जिस विधि से संकलित किया जाता हैं वे विधियां ही समंक संकलन की प्रयुक्त रीतियां होती हैं चूँकि समंक दो प्रकार के होते हैं प्राथमिक समंक और द्वितीयक समंक अन्त समंक। संकलन की रीतियों को भी दो भागो में बाँटा जा सकता है ।

1. प्राथमिक समंक संकलन विधि–

शोधकर्ता द्वारा जिन समंकों को स्वयं एकत्रित किया जाता है उन्हें हम प्राथमिक समंक कहते है। इन समंकों को संकलित करने की विधियों को प्राथमिक समंक संकलन की विधियां कहते है। इन समंकों से एकत्रित करने के लिए शोधार्थी को स्वयं प्रबंधकों से सम्पर्क स्थापित करना पडता है या उसे उन क्षेत्र के अनुभवी व्यक्तियों से सम्बन्ध स्थापित करना पडे है। इस प्रकार के समंकों को संकलित करने की प्रमुख विधियाँ निम्न प्रकार है–

अ. प्रत्यक्ष व्यक्तिगत अवलोकन विधि–

इस विधि के अन्तर्गत शोधार्थी को स्वयं ही घटना स्थल पर उपस्थित रहकर उन व्यक्तियों से सम्बन्ध स्थापित करना पडता है। जिनसे सूचनायें प्राप्त करनी है। यदि अनुसंधान का क्षेत्र छोटा है और समंकों को गोपनीय रखना हो तो यह विधि उपयोगी कहीं जा सकती है इस विधि में अधिक समय और धनव्यय होता है।

ब. मौखिक छानबीन विधि–

यदि अनुसंधान का क्षेत्र अधिक विस्तृत होता है तो व्यक्तिगत अवलोकन द्वारा समस्त समंक संकलित नहीं किये जा सकते हैं ऐसी स्थिति में मौखिक छानबीन के द्वारा समंक संकलित किये जाते हैं।

स. संवाददाताओं से सूचना प्राप्ति–

इस विधि में शोधकर्ता द्वारा विभिन्न स्थानों पर कुछ विशेष व्यक्ति नियुक्त कर दिये जाते है। जो समय समय पर सूचनायें एकत्रित करके अनुसंधानकर्ता के पास भेजते रहते है। इन्हें संवाददाता कहा कहा जाता है इस रीति का प्रयोग
साधारणतः समाचार पत्र पत्रिकाओं द्वारा किया जाता हैं ।

द. सूचनादाताओं द्वारा अनुसूचियां भरवाकर सूचना प्राप्ति–

इस विधि में शोधकर्ता समस्या से सम्बन्धित प्रश्नों की एक अनुसूची तैयार करता है। फिर अनेक प्रतियां तैयार करके उन्हें सूचनादाताओं के पास भेजता है। और वे व्यक्ति इन प्रश्नों के उत्तर भरकर एक निश्चित तिथि तक भेज देता है। यह विधि ऐसे विस्तृत अध्ययन के लिए उपयुक्त होती है जहां सूचना देने वाले शिक्षित है।

प्रगणकों द्वारा अनुसूचियां भरना–

इस विधि के अध्ययन से सम्बन्धिता अनेक बातों को ध्यान में रखकर सम्बन्धित प्रश्नों की एक प्रश्नावली तैयार की जाती है।इन प्रश्नावलियों को प्रत्यक्ष रूप से सूचनादाताओं के पास नहीं भेजा जाता है जबकि कुछ कुछ प्रगणक नियुक्त कर दिये जाते हैं जो सूचनादाताओं के पास जाकर स्वयं प्रश्नावलियों को भरते है। यह विधि अधिक विस्तृत क्षेत्र के लिए उपयुक्त होती है और इस रीति में शुद्धता की अधिक संभावना रहती है क्योंकि अनुभवी प्रगणकों द्वारा ही अनुसंधान कार्य किया जा जाता है।

द्वितीयक समंक संकलन की विधियां–

जैसा कि हम जानते है कि द्वितीयक समंक उन समंको को कहा जाता है जो पहले ही अन्य व्यक्तियों या संस्थाओं द्वारा प्रकाशित किये जा चुके हैं इन समंको को दो वर्गों में विभाजित किया जा सकता है।

अ. प्रकाशित स्रोत इसके अंन्तर्गत निम्नलिखित स्रोंत सम्मिलित है।

1. अन्तर्राष्ट्रीय प्रकाशन
2. शासकीय प्रकाशन
3. अर्द्धसरकारी प्रकाशन
4. समिति एवं आयोगों के प्रतिवेदन
5. व्यापारिक संस्थाओं के प्रकाशन
6. विश्वविद्यालयों एवं अनुसंधान संस्थाओं के प्रकाशन
7. सामाजिक पत्र एवं पत्रिकायें
8. अप्रकाशित स्रोत

समय समय पर अनेक संस्थाओं एवं अनुसंधानकताओं द्वारा विभिन्न उद्देश्यों की पूर्ति हेतु सामग्री संकलित की जाती है जो कि प्रकाशित नहीं की जाती है। आवश्यकतानुसार इस प्रकार की सामग्री का भी प्रयोग किया जाता हैं ।

सांख्यिकीय विश्लेषण

शोध प्रक्रिया का यह अत्यत महत्वपूर्ण चरण है सांख्यिकी विश्लेषण में शोध से सम्बन्धित तथ्यों का एकत्रीकरण सम्पादन, वर्गीकरण सारिणीयन विश्लेषण निवार्चन आदि पहलुओं का अध्ययन किया जाता है शोध प्रक्रिया के इन विभिन्न चरणों में तथ्यों का संग्रहण विश्लेषण, निवार्चन आदि के बिना शोध कार्य अधूरा रहता हैं अतः यह परम आवश्यक है कि शोध प्रक्रिया को पूर्ण करने के लिए इन बिंदुओं का अध्ययन करना अत्यन्त आवश्यक हैं।

1. तथ्यों का संग्रहण–

यह शोध प्रक्रिया का प्रथम चरण हैं इसके अंतर्गत शोधकर्ता भिन्न उपकरणों तथा प्रविधियों की सहायता से अपने विषय से सम्बन्धित समंको का संकलन करता हैं शोधकर्ता द्वारा संकलित की गई सामग्री जितनी अधिक विश्वसनीय होगी अध्ययन के द्वारा उतने ही अधिक वैज्ञानिक और उपयोगी निष्कर्ष निकालना संभव हो जाता हैं इसके लिए यह आवश्यक है कि समंको को पक्षतपात रहित होकर एकत्र किया जाए क्योंकि इसके आधार पर ही शोध के निष्कर्ष ज्ञात किये जाते हैं ।

शोधकर्ता के लिए वास्तविक सूचना या तथ्यों के बिना सामाजिक अनुसंधान वास्तव में एक अपंग प्राणी की भांति है शोध की सफलता के लिए शोधकर्ता वास्तविक एवं सही सूचनायें प्राप्त करने के लिए न केवल व्यक्ति गत सम्पर्क आवश्यकता होती है बल्कि सूचनादाताआ से मेल जाले भी करना होता है जिससे सूचना दाता बिना किसी हिचक के निष्पक्ष एवं सही सूचनाएं देने के लिए तैयार हो जावे तथा वे किसी तथ्य को छुपाये बिना समय समय पर आवश्यक सूचनायें उपलब्ध कराते रहें समय समय पर इनकी विश्वसनीयता की जांच करना आवश्यक है ।

प्रस्तुत शोधकर्ता के शोध प्रबंध का विषय निश्चित होने के बाद शोधार्थी ने मण्डल कार्यालय झांसी उत्तर प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम एवं अन्य जिलों के कार्यालयों में जाकर उनके अधिकारियों एवं कर्मचारियों से सम्पर्क स्थापित करके उन्हें शोध प्रबंध के उद्देश्य से अवगत कराया।

जिससे वे अध्ययन के सम्बन्धित जानकारी देने के लिए तैयार हुए इसके अतिरिक्त अपने अध्ययन को पूर्ण करने के लिए शोधार्थी द्वारा उ.प्र. राज्य सडक परिवहन निगम द्वारा प्रकाशित परिचालन लेखे, वार्षिक प्रतिवेदन मुख्यालय लखनऊ से सपर्क स्थापित कर प्राप्त कियें। इसके अतिरिक्त केन्द्रीय सडक परिवहन शोध एवं प्रशिक्षण संस्थान पुणे द्वारा प्रकाशित प्रतिवेदनों आदि का भी उपयोग किया गया है चूंकि ये प्रतिवेदन अंकेक्षित है अतः पूर्ण विश्वनीय माना गया हैं। शोधार्थी ने अपने शोध प्रबंध में वार्षिक प्रतिवेदनों तथा अन्य अप्रकाशित अभिलेखों से भी तथ्यों का संकलन किया।

2. सम्पादन कार्य–

समंको का सकलन करने के पश्चात शोध का अगला चरण शोधकर्ता द्वारा जिन तथ्यों का संग्रह किया गया उस सामग्री का सम्पादन करना है लेकिन उनमें कुछ तथ्य जो अशुद्ध तथा अनुपयोगी भी हो सकते है इसलिए समंको का सूक्ष्म निरीक्षण करके उनमें उपस्थिति अशुद्धियों त्रुटियां तथा अपूर्णताओं को यथा सम्भव अलग कर दिया जाता हैं इसके लिए यह आवश्यक है विभिन्न सूचनाओं की सघन जांच करके अनावश्यक तथ्यों को निकाल दिया जाए तथा उपयोगी सूचनाओं को क्रमबद्ध रूप से व्यवस्थित किया जाए जिसमें उनके विश्लेषण से शुद्ध परिणाम ज्ञात हो सकें ।

3. सामग्री का वर्गीकरण–

शोध में समकों का उचित प्रस्तुतीकरण बहुत आवश्यक है इसलिए संकलित सामग्री में उपयोगी सूचनाओं का अध्ययन करने के पश्चात उन्हें संक्षिप्त रूप में प्रस्तुत करने हेतु उनका वर्गीकरण किया जाता हैं जिससे संकलित की गयी अव्यवस्थित सामग्री को समानताओं एवं विभिन्नताओं के आधार पर कुछ निश्चित वर्गों में प्रस्तुत किया जा सकें निश्चित वर्गों में विभाजित कर लेने सूचनाओं का रूप सरल एवं छोटा हो जाता हैं तथा उन्हें समझना तथा उन्हें आगामी चरणों में प्रयोग कर सकना आसान हो जाता है प्रस्तुत शोध प्रबंध के अध्ययन हेतु शोधार्थी ने जिन तथ्यों को संकलित किया हैं उन्हें उनकी प्रकृति के आधार पर विभिन्न तालिकाओं ने अपने शोध प्रबंध में यथासंभव व्यवस्थित किया है।

4. सामग्री का सारिणीयन–

संकलित सामग्री का वर्गीकरण करने के पश्चात उसे अधिक स्पष्ट तुलनीय एवं बोधगम्य बनाने के लिए सारिणीयन करना भी आवश्यक हैं सारणीयन संख्यात्मक तथ्यों को संक्षिप्त एवं क्रमबद्ध रूप में प्रस्तुत करने की क्रिया हैं जिससे उसका विश्लेक्षण एवं निर्वाचन सरलतापूर्वक किया जा सके । इस सम्बन्ध में कार्नर ने कहा है कि सारणीयन किसी विचाराधीन समस्या को स्पष्ट करने के उद्देश्य से किया जाने वाला संख्यात्मक तथ्यों का क्रमबद्ध पूर्ण सुव्यवस्थित प्रस्तुतीकरण हैं इसलिए अध्ययन को पूर्ण बनाने की दृष्टि से सम्बन्धित अध्यायों के तथ्यों को सारणीयनों के रूप में प्रस्तुत किया गया हैं।
आवश्यक है कि अव्यवस्थित तथ्यों को उनके विभिन्न गुणों के आधार पर भलीभांति सम्पादित करके एवं उन्हें विभिन्न श्रेणियों तथा साणियनों में विभक्त कर उनका विश्लेषण एवं निर्वाचन किया जाए।

तथ्यों का विलेषण व निर्वाचन–

विभिन्न विधियों से प्राप्त तथ्यों का विश्लेषण और निर्वाचन करना प्रत्येक शोध का महत्वपूर्ण चरण है सामाजिक शोध में तथ्यों का संकलन के लिए चाहे किसी भी विधि को

प्रयुक्त किया जाये संकलित तथ्य इतने असम्बद्ध बिखरे हुए और जटिल रूप में होते हैं इन्हें सरलता से समझना एवं तर्क पूर्ण एवं व्यवस्थित रूप से निष्कर्षों को प्राप्त कर सकना प्रायः एक कठिन कार्य होता है । अतः यह परम आवश्यक है कि अव्यवस्थित तथ्यों को उनके विभिन्न गुणों के आधार पर भलीभांति सम्पादित करके एवं उन्हें विभिन्न श्रेणियों तथा साणियनों में विभक्त कर उनका विश्लेषण एवं निर्वाचन किया जाए। शोधकर्ता विभिन्न तथ्यों व घटनाओं के मध्य कार्य कारण सम्बन्ध के बारे में जानकारी प्राप्त करता है अपनी बौद्धिक कल्पनाओं, अनुमानों एवं तार्किक शक्तियों के द्वारा तथ्यों का विश्लेषण एवं निर्वचन कर ज्ञान को प्राप्त करता है अपने ज्ञान को परिमार्जित करता है।

सड़क परिवहन के माध्यम

सडक परिवहन के साधनों को दो भागों में बांटा जा सकता हैं–

1. यात्री परिवहन
2. माल परिवहन

1. यात्री परिवहन–

सडक परिवहन में यात्री परिवहन सम्बन्धी आवश्यकताएं अनेक हैं। उनका जीवन स्तर भी विभिन्न श्रेणियों का होता है विभिन्न लोगों की आवश्यकताओं की पूर्ति किसी एक साधन एक ही वाहन अथवा एक ही संस्था द्वारा सम्भव नहीं है। उनकी पूर्ति के लिए हमें कई साधनों कई प्रकार के वाहनों एवं कई वाहकों की आवश्यकता होती है जिनमें परस्पर पूर्ण सहयोग हो उनमें परस्पर प्रतियोगिता हो सकती है उनकी प्रतियोगिता स्वास्थ और कार्य कौशल की सूचक होनी चाहिए। मोटर, मोटर साइकिल, इक्का, तांगा इत्यादि सभी के सम्मिलन और सहयोग से सडक यात्री परिवहन की समस्या हल हो सकती है इनमें से प्रत्येक के अपने–अपने गुण दोष हैं और प्रत्येक का आर्थिक महत्व एवं क्षेत्र होता है। इस सम्बन्ध में कोई अन्तिम निर्णय नहीं है। परिस्थितियों और आवश्यकताओं के अनुसार हमें विभिन्न साधनों का उपयोग करना पडता है।

सामान्यतः किसी साधन अथवा वाहन का प्रयोग करने से पूर्व यातायात के स्वरूप इसे घनत्व यात्रा की दूरी एवं दिन के घण्टों में यातायात के वितरण इत्यादि का ध्यान रखना पडता है। ग्राम्य क्षेत्रों के विपरीत नगरों में यान्त्रिक परिवहन प्रधान है इसका मुख्य कारण नगर की अच्छी पक्की सडकें यान्त्रिक परिवहन की प्रधानता होते हुए भी नगरों से पशु परिवहन का लोप नहीं हुआ। नगर की तंग गलियों की भीड भाड से होकर इक्का, तांगा सरलता से निकल जाता है। ऐसी गलियों में मोटर

गाडियाँ या तो आ ही नहीं सकती है और यदि चली जाये तो उनकी चाल अत्यन्त धीमी रखनी पडती है अथवा कभी कभी भीड में उन्हें बार बार रूकना पडता है। फलतः उनका संचालन सर्वथा अलाभ कर हो जाता है। सामान्यतः एक मील अथवा उससे कम दूरी के लिए इक्के तांगे का उपयोग लाभकर है इक्का तांगा तीन–चार सवारियों से भर जाता है जबकि मोटर बस के लिए 40–50 सवारियां चाहिए व्यक्तिगत मोटर ओर टैक्सी लौकिक प्रयोग के बाहर है उनका उपयोग कुछ धनी लोग ही कर सकते है। स्टेशनों को जाने वाले यात्रियों के लिए इक्का व तांगा ही विशेष उपयोगी है उनमें यात्री अपना सामान भी रख लेते हैं जबकि नगर की बस सेवायें अधिक सामान नहीं रखती है।

मोटर बस–

अन्य सड़क परिवहन साधनों की अपेक्षा मोटर बसें कई बातों में अधिक लाभदायक है ट्राम गाडियों की अपेक्षा इसकी सेवा सस्ती लोचदार एवं स्वतंत्र होती है इसी भांति इक्के तांगे की अपेक्षा यह चाल में व यात्री बैठाने की क्षमता में अच्छी समझी जाती है तथा सस्ती सेवा भी प्रदान करती है। ट्राम गाडी का प्रारम्भिक व्यय इतना अधिक होता है कि भारत में उसका प्रचार नहीं हो सका। मोटर बस ट्राम व रेल की भांति अपने मार्ग से सम्बद्ध नहीं होती और न उसे मार्ग के निर्माण व सुधार के लिए कुछ व्यय ही करना पडता है। मार्ग के अवरूद्ध होने पर मोटर इधर उधर बचकर भीड को चीरकर निकल सकती है किन्तु ट्राम के लिए इस प्रकार बचना संभव नहीं। आमने सामने से आने वाली मोटरे एक दूसरे से बचकर सरलता से निकल जाती हैं ट्राम के लिए यह सम्भव नही है। मोटर बस का एक बडा गुण संचालन व्यय की अपेक्षा स्थायी व्यय की मात्रा कम है। अतएव मोटर बस थोडे यातायात के द्वारा ही फल फूल सकती है जबकि ट्राम के लिए भारी यातायात चाहिए। यही कारण है कि दिल्ली में ट्राम गाडियों के स्थान पर बसे चलने लगी हैं।

बम्बई, दिल्ली, कोलकता, मद्रास आदि बडे नगरों और लखनऊ कानपुर, इलाहाबाद, बरेली आदि नगरों के बीच अब मोटर बसें चलती हैं कहीं कहीं पर इनका संचालन नगर महापालिकायें स्वयं कराती हैं। कहीं कहीं पर नगर महापालिकाओं को यह अधिकार दे दिया गया है। इसके संगठन में बहुत कुछ सुधार हो चुका है और ये जनता की अच्छी सेवा कर रही हैं अनेक मध्यम श्रेणी के नगरों जैसे अहमदाबाद, हैदराबाद, बडौदा, नागपुर, भोपाल, जबलपुर, जयपुर, इलाहाबाद, बनारस, मेरठ, पटना इत्यादि के उपनगरीय क्षेत्र में भी बसें अत्यन्त उपयोगी सिद्ध हुई हैं, इन नगरों का उपनगरीय क्षेत्र पांच सात मील से अधिक दूर तक नहीं होता इतनी दूरी की यात्रा को नगर बसें लगभग आधे घण्टे में पूरा कर सकती है यातायात की मांग के अनुसार गाड़ियों का समय समायोजित किया जा सकता है बैठने के स्थान के अतिरिक्त खडे होने के लिए भी स्थान होता है जिसे आवश्यकतानुसार काम में लाया जा सकता है। रेल की भांति खिडकी से टिकट लेने की आवश्यकता नहीं होती। रेल से अधिक संख्या में गाडी के रूकने और यात्री चढाने उतारने के स्थान होते हैं।

बस सेवा को सर्वोपरि दर्जा–

यह देखने में आता है कि नगर उपनगर सेवा का सर्वोत्तम एवं लोकप्रिय साधन बस सेवा है। बम्बई में बसे एवं उपनगरीय रेलगाडियां पचास पचास प्रतिशत यात्री यातायात को ले लाती है अर्थात कुल यात्री यातायात में दोनों का बराबर–बराबर भाग है कोलकता में ट्राम गाडियां भी चलती है वहां बस सेवा सर्वोपरि है कलकत्ता नगर उपनगर यात्री यातायात का 39 प्रतिशत बसें ले जाती हैं 31 प्रतिशत रेलगाडियां एवं 30 प्रतिशत ट्राम गाडियाँ दिल्ली, मद्रास तथा अन्य सभी शहरों में बस सेवाओं का ज्यादा बोल बाला है। अन्तर नगर सेवा

अधिकांश यातायात भी बसें ही ले जाती हैं।

मोटर टैक्सी–

अनेक बडे नगरों में मोटर टैक्सी का भी चलन है इसका प्रयोग लम्बी व्यक्तिगत यात्राओं के लिए धनी लोग करते है। बहुधा बडे बडे होटल मालिक टैक्सी रखते है जो बाहर यात्रियों को नगर अथवा उपनगर में घुमाने के लिए प्रति मील किराये के हिसाब से देते हैं। मोटर बसों से बहुधा छोटी होती हैं। पर्यटन करने वालों के लिए ये अति उपयोगी होती है। बहुधा किराये की दरे स्थानीय संस्थायें नियमित कर देती है। यद्यपि इनका प्रयोग सीमित है किन्तु जिनका समय मूल्यवान होता है उनके लिए अत्यन्त लाभदायक है। ये चार यात्रियों को बैठाती है।

मोटर रिक्शा–

मोटर साइकिल और रिक्शा के सम्मिलन से मोटर रिक्शा बनाया गया है। इनका प्रयोग कुछ बडे नगरों और कस्बों में किया जाता है। यद्यपि इनमें बैठने वालों को आराम अधिक नहीं मिलता क्योंकि ये हिलती डोलती अधिक हैं तो भी यात्री समय बचाने के लिए इनमें यात्री यात्रा करते हैं। इनमें चार सवारियां बैठती है। इनका किराया मोटर टैक्सी से कम और रिक्शा से कुछ अधिक होता है।

साइकिल रिक्शा–

नगरो और कस्बों में एक स्थान से दूसरे स्थान को जाने के लिए यह गाडी बडी सुविधाजनक होती है। क्योंकि इसमें केवल एक या दों सवारियां ही बैठती है। इसकी चाल धीमी होती है क्योंकि मनुष्य इसको चलाता है जो कभी कभी खुली सडकों पर थोडा दौडने लगता है यह तीन पहिए का होता है। इसे मनुष्य गद्दी पर बैठकर पैर से चलाता है इसकी लोकप्रियता के अनेक कारण है। इसका किराया इक्के तांगे की अपेक्षा बहुत कम होता है दो सवारियों

के बैठने से यह गाडी भर जाती है जबकि इक्के तांगे को पांच से आठ सवारियों की आवश्यकता होती है। नगर में रिक्शे में एक डेढ किलोमीटर 5 से 7 रू. में जाया जा सकता है। सेवा की लोच के विचार से भी यह इक्के तांगे से बढकर है। क्योंकि साइकिल की भांति सब जगह जा सकती है। इसकी चाल अधिक होती है। रिक्शा का आरम्भिक व्यय भी कम होता है चार पांच हजार रूपये में साइकिल रिक्शा मिल जाता है बढती हुयी बेकारी के कारण इसका नगरों में खूब प्रचार बढ रहा है अनेक व्यापारिक संस्थाएं ऐसी स्थापित हो गयी हैं जो दस बीस साइकिल रिक्शा ले लेती हैं और उन्हे किराये पर रिक्शा चलाने वालों को देती रहती है इस प्रकार उन्हें नियमित मासिक आय मिलती रहती है और रिक्शा चलाने वालों को निर्वाह साधन मिल जाता है।

बाइसिकिल–

निम्न और मध्यम श्रेणी के नगरवासियों के लिए आजकल बाइसिकिल रखना अनिवार्य सा हो गया है। नगर में एक स्थान से दूसरे स्थान को अकेले जाने वाले के लिए यह एक अत्यन्त सुविधाजनक गाडी है इसका प्रयोग दस पन्द्रह मील तक की यात्रा के लिए भी किया जाता है नगर के निकटवर्ती गांवों में बसने वाले लोगो विशेषतः दूध बेंचने वाले लोगों के लिए यह अति उपयोगी है 10–20 किलो तक दूध लेकर वह शहरों में प्रातः सायं बेंच जाते हैं। साइकिल के द्वारा भारतीय श्रम की गतिशीलता बढ गयी है अनेक विद्यार्थी भी इस प्रकार इसका उपयोग करते हैं दफ्तर के बाबुओं के लिए तो यह वरदान है सडक पर चलने वाली सभी गाडियों से अधिक लोचदार व सस्ती होती है। इसकी चाल भी इक्के तांगे की अपेक्षा अधिक होती है। खाली रहते हुए इस पर कोई व्यय नहीं करना पडता । भारत में साइकिल निर्माण के कई कारखाने खुल चुके है। इस उद्योग को संरक्षण भी मिल चुका है।

घोड़ा गाडी–

सभी नगरों में इक्के तांगे स्थानीय परिवहन का लोकप्रिय साधन है छोटी इकाई होने के कारण इनकी सेवा बडी लाभदायक और सस्ती होती है। इसका सबसे बडा लाभ इसकी लोचता है। जिन तंग एवं भीड युक्त गलियों में मोटर का प्रवेश सम्भव नहीं वहां भी इक्के तांगे की पहुँच सरल है। टूटी–फूटी सडकों पर भी ये गाडियां अपनी चाल से चल सकती है। अधिक सामान के साथ स्टेशन आने जाने वाले सामान्य यात्रियों के लिए यही एक मात्र साधन है। नगर मोटर बस सेवायें ऐसे यात्रियों को बैठाने से कतराती हैं। अति प्राचीन काल से प्रयोग में आने के कारण भारतीय जनता इनकी अभ्यस्त हो गयी है। इन गाडियों का स्थानीय निर्माण होता है और अनुरक्षण व्यय भी अति न्यूनतम् होता हैं भाडे की दरें सस्ती होती है। बहुधा एक चौराहे से दूसरे चौराहे तक किराये बंधे हुए होते है। नगर मोटर बस और साइकिल रिक्शा के आ जाने से इक्के तांगे की सीमा बहुत कुछ सीमित हो गयी है इसका मोटर की तुलना में सबसे बडा दोष सीमित क्षमता और सीमित चाल है। ये गाडियां सडकों को गन्दी भी करती हैं। और घोडों का नगरों में रहना स्वास्थ्य के लिए हानिकारक है। कभी–कभी अस्तबल बीमारी फैलाने के कारण होते है। चिकनी सडकों पर घोडों के फिसलने और दुर्घटनाओं के घटित होने के भी अवसर आते रहते है।

2. माल परिवहन–

बडे नगरों माल की ढुलाई के मुख्य साधन मोटर, ठेले, बैलगाडी तथा हाथ के ठेले हैं।

स्रोत– आधुनिक भारत में परिवहन के0 पी0 भटनागर ।

मोटर ठेला (ट्रक)–

मोटर ठेले का प्रयोग अधिक मात्रा और दूरवर्ती ढुलाई के लिए किया जाता है। बहुधा बडे व्यापारी, व्यवसायी ही इनका प्रयोग करते है। खाद्यान्न, फल, तरकारियां ईंट, चूना, कलई, पत्थर, खाद, मिट्टी, राख इत्यादि वस्तुएं नगर के बाहरी क्षेत्रों अथवा स्टेशनों से लाने ले जाने के लिए इनसे काम लिया जाता है। भवन निर्माण तथा अन्य भारी सामान एवं अधिक मात्रा की सामग्री के लिए इनकी सेवा अन्य साधनों से सस्ती होती है।

बैलगाडी–

अति प्राचीन काल से इसका प्रयोग होता रहा है इसकी क्षमता 10 से 20 मन होती है। गांव के किसानों का माल बहुधा नगरों में बैलगाडी से आता है। स्थानीय ढुलाई में मध्यम, परिमाण के माल को मध्यम दूरी के एक मुहल्ले से दूसरे मुहल्ले या पांच से दस मील ले जाने के लिए ये गाडियां बडी लोकप्रिय है। कम मात्रा में ढोये जाने वाले भवन निर्माण सामग्री लोहा, सीमेन्ट, रेत, कोयला, खाद, खाद्यान्न, फल, तरकारियां इत्यादि वस्तुओं के लिये इनकी सेवा सस्ती समझी जाती है।

हाथ के ठेले–

इन ठेलों का महत्व घरेलू ढुलाई में विशेष है। दुकान से दुकान तक गोदाम से दुकान तक दुकान से घर तक थोडी मात्रा में माल ले जाने के लिए इनका प्रयोग होता है। माल की मात्रा के अनुसार एक, दो या अधिक आदमी इसे ढकेलकर चलाते है। लोहा, सीमेंट, अन्न, दाल इत्यादि वस्तुएं इधर उधर ले जाते हुए ठेले बहुधा दिखाई देते हैं नगर वासियों के मकान बदलने में इनका विशेष प्रयोग किया जाता है।

अध्ययन की सरलता को देखते हुए यात्री परिवहन के प्रमुख माध्यम को दो क्षेत्रों में विभक्त किया गया हैं

1. सार्वजनिक सड़क परिवहन

2. निजी सड़क परिवहन

1. सार्वजनिक सड़क परिवहन

प्रदेश के बहुमुखी विकास में परिवहन व्यवस्था का महत्वपूर्ण योगदान रहा है। राष्ट्रीयकृत परिवहन व्यवस्था के अन्तर्गत सर्वप्रथम 15 मई 1947 को लखनऊ–बाराबंकी मार्ग पर उ. प्र. गवर्नमेंट रोडवेज द्वारा बस संचालन प्रारम्भ किया गया। राष्ट्रीयकृत बस संचालन प्रारम्भ करने का मुख्य उद्देश्य प्रदेश की जनता को कुशल एवं सस्ती परिवहन सेवा सुलभ कराना था। चतुर्थ पंचवर्षीय योजना के चौथे वर्ष में उत्तर प्रदेश शासन द्वारा सडक परिवहन निगम अधिनियम 1950 की धारा 3 के अन्तर्गत उत्तर प्रदेश राजकीय रोडवेज को 1 जून 1972 से उत्तर प्रदेश राज्य सडक परिवहन निगम में गठित कर दिया गया। निगम की स्थापना सडक परिवहन के विकास द्वारा जनता व्यापार और उद्योग को पहुँचाये जाने वाले फायदों में वृद्धि करना तथा सडक परिवहन की किसी अन्य प्रकार के परिवहन से समन्वय की वांछनीयता एवं किसी क्षेत्र में सडक परिवहन की सुविधाओं को विस्तृत करने और उनमें सुधार करने तथा वहां पर दक्ष एवं मितव्ययी सडक परिवहन प्रणाली की व्यवस्था करने की वांछनीयता करना सडक परिवहन निगम अधिनियम 1950 की धारा 18 में निगम के कर्तव्यों का उल्लेख किया गया है जिसके अनुसार निगम का कर्तव्य दक्ष पर्याप्त मितव्ययी सडक परिवहन प्रणाली की व्यवस्था करने की वांछनीयता करना।

सडक परिवहन निगम अधिनियम 1950 की धारा 18 में निगम के कर्तव्यों का उल्लेख किया गया है जिसके अनुसार निगम का कर्तव्य दक्ष पर्याप्त मितव्ययी और उचित तौर में समन्वित सडक परिहवन सेवा प्रणाली का प्रबन्ध एवं उसमें अभिवृद्धि करना है। सार्वजनिक सडक परिवहन निगम अधिनियम 1950 की धारा 5 सपठित उ.प्र. राज्य सडक परिवहन निगम नियमावली 1972 के नियम 3 व 4 के अन्तर्गत निगम और निदेशक मण्डल का गठन हुआ है।

1. निजी क्षेत्र– निजी क्षेत्र में सडक परिवहन की काफी बसे संचालित की जा रही हैं। तथा निजी क्षेत्र बस संचालन कर सरकार का आर्थिक बोझ कम करने में काफी सहयोग प्रदान कर रहा हैं यदि सरकार द्वारा नियम उदार एवं पारदर्शी बना दिये जाये तो निजी क्षेत्र में सडक परिवहन के विकास की अधिक सम्भावनायें बढ जायेंगी वर्तमान में प्रत्येक आदमी उलझनों से बचना चाहता हैं इसलिए वह अनावश्यक परेशान नहीं होना चाहता। परमिट लेने के लिए क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी के इतने चक्कर लगाने पडते है कि आम आदमी या सुलझे हुए व्यक्ति की पहुँच के बाहर है। इसलिए उसके पास जितना है वह उसी में संतोष कर लेता हैं निजी बस आपरेटरों द्वारा विभिन्न मार्गों पर अपनी बसें सचालित कर निजी क्षेत्र में सडक परिवहन में महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह किया है। निजी बस आपरेटरों की इस पहल से सरकार को इस क्षेत्र में कम मात्रा में पूँजी विनियोग करनी पडती है। क्योंकि निजी क्षेत्र से सडक परिवहन में अधिक मात्रा में पूँजी विनियोजित हो गयी है तथा भविष्य में भी होने की आशा है निजी क्षेत्र से सडक परिवहन निगम ने एकदम नयी बसें अनुबन्ध के आधार पर ले रखी हैं। जिसमें परिचालक सरकार के तथा चालक निजी बस आपरेटरों का होता है। इस व्यवस्था से निजी बस आपरेटरों को काफी राहत मिली है। तथा क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी के यहां फालतू चक्कर नहीं काटने पडते। बसें नयी होने के कारण यात्रियों को समय से गंतव्य स्थान पर पहुचा देते हैं। तथा मार्ग में खराब होने का भय नहीं रहता । निजी बस आपरेटर भी फालतू के झंझटों से मुक्त होकर कम आय में ही संतोष कर लेते हैं। इस व्यवस्था से सरकार तथा आम लोगों को सहूलियत महसूस हुयी है। ये तीव्र गति से चलती है तथा शासन द्वारा इनकी चेंकिंग करायी जाती है कि कहीं परिचालक चोरी तो नहीं कर रहा है कहीं कोई यात्री बिना टिकट के गाडी में यात्रा तो नहीं कर रहा हैं शासन द्वारा चेकिंग

कराये जाने से परिचालकों को भय रहता है कि यदि बिना टिकट सवारी है तो आगे पकडे जा सकते है। जिससे चोरी की प्रवृत्ति में कमी आती है।

निजी क्षेत्र में सडक परिवहन का योगदान सकारात्मक एवं सराहनीय रहा है निजी क्षेत्र द्वारा संचालित वीडियों कोच बसों ने तो अपना एक अलग स्थान बना लिया है। आम लोग भी वीडियो कोच से यात्रा करना सडक परिवहन निगम की बसों की अपेक्षा अच्छा समझते हैं वर्तमान में निजी परिवहन ने अपना एक अलग अस्तित्व कायम कर सरकार से अधिक अच्छी सेवा यात्रियों को प्रदान करते हैं और भविष्य में इसमें गुणात्मक सुधार लाकर और अधिक सुविधाजनक बनाने का हर सम्भव प्रयास जारी है।

अध्ययन क्षेत्र में प्रमुख परिवहन माध्यमों को दो भागों में विभक्त किया गया है।

क. यात्री परिवहन

ख. भार वाहक परिवहन

क. यात्री परिवहन–

अध्ययन क्षेत्र में प्रमुख यात्री परिवहन को दो भागों में विभक्त किया गया है।

अ. सार्वजनिक परिवहन

ब. निजी यात्री परिवहन

अ. सार्वजनिक परिवहन–

सार्वजनिक परिवहन निगम का उद्देश्य सडक परिवहन विकास के द्वारा जनता एवं व्यापार और उद्योग को पहुंचाये जाने वाले लाभ में वृद्धि हो ।

अध्ययन क्षेत्र चित्रकूटधाम मण्डल में चार डिपो सम्मिलित किये गये है इन डिपों में यात्रियों की सुविधा को देखते हुए मार्गों में कुल 235 बसें संचालित की है।

क. सार्वजनिक यात्री परिवहन के द्वारा संचालित करने वाली सेवायें निम्न हैं–

1. **पवन गोल्ड**
2. **पवन सेवायें**
3. **साधारण यात्री सेवा**
4. **चेतक बस सेवा**
5. **वातानुकूलित बस सेवा**

मण्डल में प्रमुख परिवहन के माध्यम के अन्तर्गत सार्वजनिक परिवहन पांच प्रकार की सेवायें संचालित कर रहा हैं।

ब. निजी बस सेवायें– मण्डल में जिन स्थानों पर सार्वजनिक परिवहन सेवायें यात्रियों को नहीं दे पा रहीं उस कमी को निजी सेवाये पूरी कर रही हैं। लगभग मण्डल की प्रत्येक रोडों पर निजी बस सेवाये अपनी सेवा प्रदान कर रही है।

2. मध्यम परिवहन सेवायें– मध्यम परिवहन में सार्वजनिक परिवहन मिनी बसे संचालित कर रहा है जो ग्रामींण शटल के रूप में चल रही हैं तथा निजी परिवहन में जीप मालिक मैक्सी कैब परिमिट लेकर 40–50 किलोमीटर तक की यात्रियों को सेवा प्रदान कर रहे है।

3. लघु परिवहन सेवायें– लघुपरिवहन सेवाओं में सार्वजनिक परिवहन कोई सेवा प्रदान नहीं कर पा रहा सिर्फ निजी परिवहन सेवा ही लघु परिवहन सेवायें प्रदान कर रहा हैं ये सेवायें कस्बों से जुडे गांवो को दी जा रही हैं। गांवों के लोगों को पास के कस्बों में आने जाने के लिए सडक परिवहन की आवश्यकता की पूर्ति टैक्सी टैम्पों के द्वारा पूरी होती है। टैक्सी, टैम्पों के द्वारा 10–20 किलोमीटर की यात्रा कराने के लिए अपनी अलग अहम भूमिका है। टैक्सी टैम्पों को 10–15 सवारियों की आवश्यकता होती है जो गांवों में मिल जाती हैं तथा इनका संचालन व्यय भी कम होता है।

लघु परिवहन–

लघु परिवहन के अन्तर्गत रिक्शा तांगे, साइकिल आदि परिवहन आते है। लघु परिवहन के माध्यम से शहर के अन्दर एक स्थान से दूसरे स्थान तक जाने के लिए प्रयोग किया जाता है इन परिवहन के माध्यम से हम कम पैसों में तथा बिना इन्तजार के यात्रा सम्पन्न कर लेते है। जैसे रिक्शा शहर के अन्दर दो तीन किलोमीटर की यात्रा के लिये रिक्शा का ही सहारा लेना पडता है क्योंकि शहर के अन्दर भीड भाड तथा तंग गलियों में परिवहन के अन्य साधन का प्रयोग कठिन है। तथा रिक्शा एक तथा दो सवारी लेकर चल देता है इससे समय की बचत होती है। इसी प्रकार लघु परिवहन मध्यम के अन्तर्गत तांगे से हम 5 से 10 किलोमीटर की यात्रा को सम्पन्न कर सकते हैं इसमें 5 से 7 सवारियों की आवश्यकता होती है तथा इस परिवहन के माध्यम का किराया भी रिक्शा से कम होता है इसमें 5 से 7 किलोमीटर की यात्रा का किराया लगभग 5 से 8 रू. तक होता है। इस माध्यम का उपयोग गांव से निकटवर्ती कस्बों में आने जाने के लिए अत्यधिक प्रयोग किया जाता है क्योंकि इस परिवहन माध्यम को कच्ची सडकों में भी चलाया जा सकता है तथा जहां सडक परिवहन के अन्य साधनों को नहीं ले जा सकता वहां ये आसानी से जा सकता है, तथा इसका किराया भी कम होता है।

सडक परिवहन माध्यमों की वर्तमान में स्थिति

सारणी क्रमांक 3.7

1. सार्वजनिक सेवायें–

क्र.सं.	डिपो	बसों की संख्या
1	महोबा	72
2	बाँदा	73
3	राठ	56
4	हमीरपुर	34
योग		235

स्रोत– सड़क परिवहन निगम कार्यालय परिक्षेत्र झाँसी के अनुसार ।

निजी परिवहन द्वारा संचालित पंजीकृत वाहन

सारणी क्रमांक 3.8

क्र.सं	पंजीकृत वाहन	संख्या
1	बस	412
2	ट्रक	510
3	कार	2486
4	जीप	3487
5	मैक्सी कैब	99
6	टैक्सी	88
7	टैम्पो / आटो	1754
8	ट्रैक्टर	27369
योग		36187

स्रोत– सहायक सम्भागीय परिवहन कार्यालय उपसंम्भाग, बाँदा

चित्रकूट धाम मण्डल में सडक परिवहन के पंजीकृत वाहनों की संख्या 36187 है।

माल परिवहन–

अध्ययन क्षेत्र चित्रकूटधाम मण्डल में अन्य व्यापारिक केन्द्रो से मुख्यतः माल ट्रक परिवहन के माध्यम से आता है। इस परिवहन का प्रयोग दूर से अधिक मात्रा में माल लाने के लिये किया जाता है। सडक परिवहन से माल लाने में व्यापारियों को सबसे बडा लाभ यह है कि उनका माल सुरक्षित तथा उनके गोदामों तक आसानी से पहुंच जाता है। मण्डल के चित्रकूट तथा महोबा जनपद में चल रहे क्रेशर उद्योग से तैयार गिट्टी सडक परिवहन के इसी प्रमुख माध्यम से ही बाहर के जनपदों में जाती है। यहां की कृषि उपज भी किसानों से बडे व्यवसायी खरीदकर स्टोर कर उसे अन्य व्यावसायिक केन्द्रो पर सडक परिवहन के माध्यम से ले जाते हैं एवं बडे व्यवसायी का सामान अन्य व्यापारिक केन्द्रों से ट्रकों के माध्यम से मण्डल में आता है।

ख. सार्वजनिक माल परिवहन–

सार्वजनिक माल परिवहन की रोडवेज ने अलग से मण्डल में कोई परिवहन सेवा नहीं चलायी जा रही है, बल्कि यात्री परिवहन की बसों में छोटा मोटा सामान बुक करने की व्यवस्था कर रखी है। अगर व्यवसायी के पास ज्यादा माल नहीं है या शीघ्र नष्ट होने वाला एवं टूटने फूटने वाला सामान है तो व्यवसायी परिवहन सेवाओं में अपने साथ ही माल बुक कराकर ला सकता है।

मध्यम माल परिवहन सेवायें–

मध्यम माल परिवहन सेवायें केवल निजी क्षेत्र के लोगो द्वारा संचालित की जाती हैं इन सेवाओं के तहत कम माल तथा कम दूरी तक ले जाने वाले वाहनों को सम्मिलित किया है। जो निम्न हैं– मेटाडोर, लोडर जीपे, टाटा 407 आदि। इनकी सेवाओं में व्यापारियों को सबसे बडा लाभ यह है कि व्यापारियों को माल अतिशीघ्र कम पैसों में अपने गंतव्य तक पहुँच जाता है क्योंकि इन परिवहन सेवाओं को कम माल लगभग 10–20 कुन्तल तक माल की आवश्यकता होती है जो लगभग एक ही व्यक्ति के द्वारा पूरा कर लिया जाता है इसलिए इन्हें माल का ज्यादा इन्तजार किये बिना ही चलने को मिल जाता है।

लोडर जीपों के माध्यम से मण्डल में बाहर से अतिशीघ्र खराब होने वाला सामान जैसे– दूध, दही, सब्जी आदि अधिकतर आता जाता है।

घ. लघु माल परिवहन सेवायें–

लघु माल परिवहन सेवाओं की अपनी अलग भूमिका है इन माल परिवहन के माध्यम से आस पास में सामान लाने ले जाने को अहम भूमिका होती हैं। इन परिवहन सेवाओं के माध्यम से शहर के बडे व्यवसायी अपने निकटतम कस्बों के व्यावसायियों को माल भेजते हैं। इन परिवहन सेवाओं के अन्तर्गत टैम्पू, टैक्सी आटो आदि आते हैं।

लघु माल परिवहन सेवाओं का अध्ययन क्षेत्र में विशेष महत्व है क्योंकि इन सेवाओं के माध्यम से ही किसान अपनी उपज का माल कस्बों के निकटतम मण्डियों में भेजते है तथा अपनी आवश्यकता का सामान इन्हीं परिवहन के माध्यम से अपने निकटतम कस्बों से गांवो तक ले जाता है एवं गांवों के छोटे छोटे दुकानदार अपनी दुकान का सामान इन्हीं परिवहन के माध्यम से अपनी दुकानों में पहुंचाते हैं इन परिवहन के अन्तर्गत तांगे, बैलगाडी, हाथ के ठेले, रिक्शा आदि आते हैं हाथ ठेले एवं रिक्शा के माध्यम से शहर कें एक स्थान से दूसरे स्थानों तक सामान पहुँचाने के लिए अहम् भूमिका है।

आवश्यक परिभाषायें

1. परिवहन–

परिवहन अथवा परिवहन व्यवस्था का अर्थ उन समस्त यान्त्रिक या तकनीकी साधनों और संगठनों से है जो व्यक्तियों, वस्तुओं और समाचारों को स्थान की दूरी पर विजय प्राप्त करने में सहायता देते हैं। अंग्रेजी भाषा में ट्रांसपोर्ट शब्द का प्रयोग 'यातायात' के लिए किया जाता है और 'यातायात' का पर्यायवाची शब्द परिवहन है।

2. पथ–

यह परिवहन का सबसे पहला और सबसे अधिक महत्वपूर्ण तत्व है जिसके अभाव में ढुलाई सेवा सम्पन्न नहीं की जा सकती। जिस मार्ग पर परिवहन चलता है उसे पथ कहते हैं। रेल पटरी पर रेलगाडी, सडक पर मोटर, जल में जहाज चलते हैं इस प्रकार रेलों का पथ रेल पटरी, मोटर का पथ सडक, जहाजों का पथ जल हुआ पथ की अनुपस्थित में माल और मनुष्य गन्तव्य स्थान पर नहीं पहुँच सकते।

3. वाहन–

वाहन माल को भरने और मनुष्य को बैठने तथा एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने का साधन वाहन पथ के अनुरूप बनाया जाता है इसके निर्माण में उपयोग वाहन क्षमता, आराम चाल या गति आदि विभिन्न बातों का ध्यान रखा जाता है । सडक मार्ग पर ठेले, बैलगाडी, तांगे, ऊँट गाडी मोटर, ठेले मोटर कारें आदि वाहन चलते है। जल मार्ग पर नावें स्टीमर, जहाज आदि वायु मार्ग में वायुयान काम आते है।

4. चालक शक्ति–

वाहन द्वारा भार ढोने के लिए जिस शक्ति का प्रयोग होता है उसे चालक शक्ति कहते हैं।

स्रोत– परिवहन अर्थशास्त्र पी0एस0 जैन

5. सीमान्त स्थान–

यात्रियों और माल को उतारने चढाने के स्थान को सीमान्त स्थान या अवसायन केन्द्र कहते हैं रेलो, जहाजों और वायुयानों के लिए सीमान्त स्थान अत्यन्त आवश्यक है किन्तु सडकों के लिए इसका होना जरूरी नहीं है।

6. सड़क परिवहन–

सडक परिवहन से तात्पर्य सडक मार्ग से यातायात का आवागमन है सडक मार्ग से यातायात का आवागमन मुख्यतः बैल गाडियों, मोटरों साइकिल रिक्शा मोटर कारे एवं अन्य वाहनों से होता है आधुनिक युग में मोटर गाडी ही सड़क परिवहन का प्रधान अंग है। यद्यपि गांवों में बैलगाडी तथा ट्रैक्टर का महत्व भी कम नहीं है।

7. पशु परिवहन–

भारत में पशु परिवहन का अब भी महत्वपूर्ण स्थान है। बैल यहां का लोकप्रिय पशु है और बैलगाडी भारतीय गांवों का एक मात्र प्रमुख परिवहन साधन है गधा, घोडा, खच्चर, ऊंट हांथी इत्यादि अन्य पशुओं से भी काम लिया जाता है। उदाहरण राजस्थान के रेगिस्तान में ऊंट काम आता है तो हिमालय के क्षेत्रों मे खच्चर व टट्टू उपयोगी हैं। इस देश के गरीब लोग जैसे धोबी, कुम्हार बहुधा गधे से काम लेते हैं। तराई के जंगलों में हाथी से काम लिया जाता है।

8. यात्रा लागत व्यय–

सड़क परिवहन एक प्रतियोगी व्यवसाय है जिसमें पूर्ति पक्ष अधिक प्रबल होता है अतः इसमें किराया भाडा निर्धारण में लागत व्यय सिद्धान्त मुख्य रूप से लागू होता है सडक सेवा एक ऐसी सेवा है जिसका यातायात इकाइयों पर बंटवारा सरलता से किया जा सकता है इस प्रकार प्रत्येक इकाई का प्रत्यक्ष औसत व्यय ज्ञात किया जाता सकता है और कम से कम इतना किराया भाडा अवश्य निर्धारित किया जाता है जो सेवा के लागत व्यय के बराबर हो।

स्रोत– आधुनिक भारत में परिवहन के0 पी0 भटनागर ।

9. अनुरक्षण व्यय (परिपोषण)–

ऐसे व्यय जो वाहन को सुचारू रूप से चलाने के लिए आवश्यक होते हैं उन्हें इस श्रेणी में रखा जाता है जैसे मरम्मत व अनुरक्षण व्यय, टायर व ट्यूब, सर्विसिंग व सफाई व्यय, फुटकर पार्ट्स आदि।

10. सीट आरक्षण–

यात्री अपनी यात्रा को आरामदायक एवं सुगमतापूर्वक सम्पन्न करने हेतु यात्रा से कुछ दिन या कुछ घंटे यात्रा आरम्भ होने के पूर्व सम्बन्धित अधिकारी से निर्धारित किराया से अधिक शुल्क देकर अपनी सीट आरक्षित करवा लेते हैं।

11. ट्रैक्टर परिवहन–

ट्रैक्टर परिवहन शोधार्थी के शोध अध्ययन क्षेत्र में प्रमुख भूमिका निभाता है क्योंकि अध्ययन क्षेत्र मण्डल चित्रकूटधाम मण्डल कृषि प्रधान क्षेत्र है तथा यहां पक्की सडकों की भी कमी है ट्रैक्टर सड़क परिवहन का ऐसा माध्यम है जिसको कच्ची तथा पक्की सडकों में कहीं भी लाया ले जाया सकता है इस परिवहन के माध्यम से कृषक अपनी उपज को खेतों से घर तथा घर से मण्डियों तक पहुंचाते हैं साथ ही इसी परिवहन के माध्यम में खेतों में जुताई बुआई, तथा अन्य कृषि कार्य किये जाते हैं।

12.टैम्पो परिवहन–

सामान्यतः टैम्पों तीन पहियों वाला सड़क परिवहन है इस परिवहन को नगरीय क्षेत्रों तथा 20–30 किलोमीटर तक की कम सवारियों को ले जाने वाला सफल यात्री परिवहन है इस परिवहन ने काफी सफलता प्राप्त की क्योंकि यह कम (8–10) सवारियों को लेकर चलने से कम खर्च के साथ 20–30 किलोमीटर की यात्रा आराम से करा देता है।

13. परिपोषण लागत–

सड़क परिवहन के साधनो तथा सेवाओं को सुचारू एवं नियमित बनाये रखने हेतु समय समय पर मरम्मत करानी पडती है इस मरम्मत में तेल, ग्रीस, टायर, ट्यूब तथा अन्य सामग्रियों पर व्यय करना पडता है उसे परिपोषण व्यय कहते हैं।

14. बस परिवहन–

भारतीय नगरों में मोटर बसों का प्रचार–प्रसार बढ रहा है। मोटर बस सेवा सस्ती लोचदार और स्वतन्त्र होती है तथा मोटर बसों की यात्री परिवहन क्षमता भी अच्छी होती है मोटर बसों का एक बडा संचालन व्यय की अपेक्षा स्थायी है। फलस्वरूप मोटर बसें थोडे यातायात से भी लाभ कमाने लगती हैं उपनगरीय क्षेत्रों में भी बसों का चलन बहुत उपयोगी सिद्ध हुआ विभिन्न अध्ययनों से यह पता चला है कि नगर उपनगर सेवा का सर्वोत्तम और सबसे लोकप्रिय साधन बसें ही है।

15. ट्रक परिवहन–

नगरों में माल ढुलाई के मुख्य साधन ट्रक हैं ट्रकों का प्रयोग प्रायः अधिक मात्रा में और अधिक दूरी के लिए माल ढुलाई के लिए किया जाता है ट्रकों का प्रयोग अधिकाधिक लोकप्रिय होता जा रहा है।

16. केन्द्रीय कर–

केन्द्रीय सरकार मोटर गाडियों उनके कलपुर्जो तथा पेट्रोल डीजल के आयात पर कर लगाती है मोटर गाड़ियों पेट्रोल व डीजल के उत्पादन पर भी कर लगाया जाता है, उसे केन्द्रीय कर कहते है।

17. राज्य सरकार के कर–

मोटरों पर लाइसेंस फीस और बिक्री कर राज्य सरकारों द्वारा लगाया जाता है।

स्रोत– आधुनिक भारत में परिवहन के0 पी0 भटनागर ।

18. टोल टैक्स (बैरियर)–

टोल टैक्स बैरियर नगर निगम और नगर पालिकाओं तथा लोक निर्माण विभाग द्वारा नदियों में बनाये जाने वाले पुलों पर लगाये जाते हैं जिससे पुलों की लागत निकाली जाती है। इन पुलों पर बैरियल लगाकर निकलने वाले सड़क परिवहनों से एक निश्चित राशि प्रति फेरे वसूली जाती है तथा नगर निगमों और नगर पालिकाओं द्वारा भी मोटर गाडियों पर कर लगाया जाता है यह कर अड्डा कर, बाहर से आने वाले माल पर कर चुंगी कर आदि टोल टैक्स बैरियर द्वारा वसूले जाते हैं।

19. गाड़ियों का पंजीयन–

कानूनन कोई व्यक्ति यात्रा अथवा माल सेवा प्रदान करने वाली गाडियां बिना पंजीयन के किसी सार्वजनिक स्थान में नहीं चला सकता और न ही चलाने की आज्ञा दे सकता है। गाडियों के पंजीयन आर.टी.ओ. आफिस से होता है। पंजीयन के समय एक निश्चित फीस तथा कानून के अनुसार मोटरगाडी की फिटनेस दिखाकर ही पंजीयन कराया जा सकता है।

20. नाइट बस सर्विस (रात्रि कालीन सेवाएँ)–

सार्वजनिक तथा निजी सडक परिवहन के द्वारा यात्रियों की सुविधा को देखते हुये कुछ बसों को रात में चलाया जाता है उस सेवा से यात्रियों को मुख्यतः लाभ यह है कि अपने गंतव्य स्थान से शाम को चलकर रात भर में यात्रा पूरी कर लेते हैं और सुबह अपने स्थान पर पहुंचकर काम निपटाकर रात में फिर चलकर घर पहुंच जाते हैं इन रात में चलने वाली बसों को नाइट बस सर्विस या रात्रि सेवा कहते हैं।

21. डे सर्विस–

डे सर्विस के अंतर्गत वे सडक परिवहन के साधन आते हैं जो अपनी सेवायें केवल दिन में देते हैं उदाहरण– जैसे कुछ बसें केवल अपनी यात्रा दिन ही दिन में पूरी कर लेती हैं और वे बसें रात्रि में बस अड्डों में खडी रहती हैं।

22. गाडी का एवरेज–

गाडी के एवरेज से तात्पर्य है कि गाडी की प्रति किलोमीटर में ईधन की खपत कितना करती है ? इससे यह अनुमान लगाया जा सकता है कि प्रति किलोमीटर गाडी चलाने में प्रति किलोमीटर ईंधन व्यय कितना होगा ?

23. बाईपास–

बाईपास उन सडकों को कहते हैं जो शहर के भीड भाड वाले क्षेत्रों से न गुजर कर शहर के बाहर सडक निकालकर उसे शहर के एक छोर से दूसरे छोर में जोडकर मुख्य सडकों से मिला देती हैं।

24. ओवर ब्रिज–

ओवर ब्रिज का निर्माण रेल लाईन तथा किसी मुख्य मार्ग के ऊपर से किया जाता है इन पुलों के माध्यम से यातायात अवरोध रोका जाता है।

25. मोटर गाड़ी बीमा–

भारतीय सडकों पर दुर्घटनायें होती रहती हैं और अनेक लोगों की जाने भी चली जाती हैं किन्तु क्षति पूर्ति करना जनता के लिए लगभग असम्भव था। इसलिये मोटर मालिकों को अपनी गाडी का बीमा कराना आवश्यक कर दिया गया, ताकि वे क्षति पूर्ति के लिए आवश्यक धन की व्यवस्था कर सकें।

26. चक्का जाम–

सडक परिवहन में चक्का जाम का आशय यह है कि परिवहन में कार्यरत कर्मचारियों के द्वारा सरकार या अपने मालिकों से अपनी मांगों को मनवाने के लिए सडक में किसी भी जगह अपने परिवहन को रोककर काम बन्द कर देना।

27. राष्ट्रीयकरण–

मोटर व्यवसाय में राष्ट्रीयकरण के सम्बन्ध में नये कानून में उचित व्यवस्था की गयी है तो भी एक बडी भारी कमी रह गयी। यह कमी राष्ट्रीयकरण के समय विस्थापित

मोटर मालिकों की गाडियों तथा अन्य सम्पत्ति के सरकार द्वारा लेने की व्यवस्था का अभाव है। विस्थापित मोटर मालिकों की सारी स्थायी सम्पत्ति को अनिवार्य रूप से लेने और उन्हें उचित बदला देने की कोई व्यवस्था कर देना चाहिए।

28. किराया भाड़ा–

परिवहन के क्षेत्र में सेवा मूल्य का अर्थ है किराया भाडा और चूँकि सड़क परिवहन एक प्रतियोगी व्यवसाय है। अतः इसमें सेवा मूल्य के निर्धारण में पूर्ति पक्ष का अधिक प्रबल होना स्वाभाविक है पूर्ति पक्ष लागत व्यय का सूचक है। सडक परिवहन में साइकिल रिक्शा, बैलगाडी मोटर, ट्रक स्कूटर आदि सभी वाहन आ जाते हैं। किन्तु आधुनिक जीवन में मोटर बस और ट्रकों का विशेष महत्व है। और जब हम सड़क परिवहन के किराये भाडे की बात करते हैं तो हमारा वक्तव्य मुख्यतः मोटरगाडियों के किराये भाडे से होता है। सड़क परिवहन व्यय में चार मुख्य तत्व हैं वाहन व्यय, चालक शक्ति और सडक मार्ग और सीमान्त स्थान इन सभी व्ययों की अधिकता या कमी के अनुसार किराये भाडे की दर ऊंची–नीची होती रहती है।

29. परमिट–

सडक परिवहन गाडियों द्वारा माल लाने ले जाने में आने वाली कठिनाइयां दूर करने के लिए 1975 में एक राष्ट्रीय परमिट योजना लागू की गई जिसके अन्तर्गत केन्द्र सरकार ने प्रत्येक राज्य या संघीय क्षेत्र द्वारा जारी किए जाने वाले परमिटों की संख्या निश्चित कर दी। जिन गाडियों को परमिट दिया जाता है वही गाडी एक स्थान से दूसरे स्थान यात्रियों या माल को ले जा सकती है।

30. लिंक रोड– लिंक रोड उन सडकों को कहते हैं जो सडके प्रमुख सडकों को मिलाती हैं या प्रमुख सडक से किसी एक गांव तक जाती है और उस गांव को मिलाती है वह लिंक रोड या सम्पर्क मार्ग कहलाती हैं।

स्रोत– आधुनिक भारत में परिवहन शिवध्यान सिंह चौहान।

31. चौराहा–

चौराहा का मुख्य आशय यह है कि चारो दिशाओं में रास्ते होना। जहां दो सडकें आपस में एक दूसरे को काटते हुए निकल जाती हैं सडकों के आपस में काटने वाले स्थान को चौराहा कहते हैं।

32. ट्रान्सपोर्ट कम्पनी–

ट्रान्सपोर्ट प्राइवेट एजेन्सियां हैं जो व्यापारियों का माल एक शहर से दूसरे शहर में व्यापारियों द्वारा बताये गये स्थानों पर माल को सुरक्षित पहुंचाने का कार्य करती हैं।

33. परिचालन व्यय–

ऐसे व्यय जिनका वाहनों के परिचालन से सीधा एवं प्रत्यक्ष सम्बन्ध होता है। उन्हें इस श्रेणी में वर्गीकृत किया जाता है। ऐसे व्यय वाहन के परिचालन में वृद्धि एवं कमी के साथ साथ घटते एवं बढते रहते हैं। जैसे– पेट्रोल, तेल, ग्रीस, कमीशन, परिचालन क्रिया पर आधारित ह्रास ड्राइवर, कण्डक्टर तथा क्लीनर का वेतन आदि।

34. बस स्टैण्ड–

शहर में सड़क के किनारे एक निश्चित स्थान पर सारी बसें आकर रूकती है। तथा उसी स्थान से अपने गंतव्य स्थान को जाती हैं वहीं से यात्री बसों पर चढते तथा उतरते हैं उस स्थान को बस स्टैण्ड कहते हैं बस स्टैण्ड में छायादार यात्री प्रतीक्षालय होता है तथा बडे बस स्टैण्डों में अमानती समान गृह तथा सुलभ शौचालय एवं विश्राम गृह की सुविधा होती है एवं बस स्टैण्ड में पूँछताँक्ष कार्यालय होता है जिसके माध्यम से यात्रियों को बसों के आने जाने का समय बताया जाता है तथा बसों के टिकट यात्री भी वहीं से प्राप्त करते हैं और सीट आरक्षण सुविधा भी होती है।

35. समय सारणी–

समय सारणी के माध्यम से यात्रियों को बसों का रूट तथा समय बताया जाता है, तथा किराये की सूची भी सारणी में अंकित होती है।

अध्याय-4

सड़क परिवहन का संगठनात्मक स्वरूप

1. सड़क परिवहन संगठन एवं प्रबन्ध

2. निजी क्षेत्र एवं सड़क परिवहन

3. सार्वजनिक क्षेत्र एवं सड़क परिवहन

4. सड़क परिवहन एवं रोजगार का प्रारूप

5. प्रबन्ध एवं संगठन से सम्बन्धित समस्यायें

सड़क परिवहन का संगठनात्मक स्वरूप

सड़क परिवहन के विस्तृत क्षेत्र को देखते हुए संगठन की परम आवश्यकता पड़ना स्वाभाविक है, क्योंकि किसी बड़े लक्ष्य की प्राप्ति के लिये जहाँ एक से अधिक व्यक्तियों की आवश्यकता होती है, वहाँ पर संगठन आवश्यक है। लक्ष्य या उद्देश्य के अल्पकालीन या दीर्घकालीन होने से संगठन की आवश्यकता में कोई कमी नहीं आती है। मूने महोदय के एक उदाहरण में लिखा है कि यदि कुछ व्यक्तियों को मिलकर एक भारी पत्थर उठाना है तो इस क्षणिक उद्देश्य की पूर्ति के लिये भी उन्हें संगठन की आवश्यकता पड़ेगी। प्रबंध एवं संगठन में अभिरुचि टेलर महोदय के क्रियात्मक फोर मैन तथा आयोजन कर्मचारियों की विचार धारा के प्रतिपादन से जागृत हुई। आज के लगभग 200 वर्ष पूर्व एडम स्मिथ ने उत्पादन के विभिन्न कारकों की गणना करते समय भूमि, श्रम, पूँजी, साहस और संगठन की भी चर्चा की है। क्लाड एस. जार्ज जूनियर के शब्दों में संगठन प्रबंध तंत्र है, जिसका उद्देश्य प्रबंध के कार्यों को अधिक सुविधा जनक बनाना है । संगठन प्रबंध का ऐसा तंत्र है जिसके द्वारा प्रबंध उपक्रम की सभी क्रियाओं को निर्देशित करता है, समन्वित करता है तथा नियंत्रित करता है। बैबस्टर के अनुसार संगठन एक ऐसी जटिल संरचना है, जिससे परंपरागत मूल तत्वों का संपूर्ण भाग से संबंध उनकी सम्पूर्ण भाग में क्रियाओं द्वारा निर्धारित होता है। जिस प्रकार मानव शरीर के विभिन्न अवयवों, जैसे हाथ, पैर, मुंह, आंख, नाक और मस्तिष्क आदि की सुनिश्चित एवं स्पष्ट क्रियायें निर्धारित हैं, ये सभी क्रियाएँ पारस्परिक रूप से एक दूसरे अवयव की क्रियाओं पर आश्रित रहती है। चलते समय दौड़ते हुए अथवा खाना खाते हुए सभी आवश्यक अवयव किसी न किसी क्रिया का संपादन करते हैं। यह समस्त क्रियायें संगठन का कार्य करती हैं, ठीक इसी प्रकार प्रभावशाली रूप से विभिन्न विभागों अथवा व्यक्तियों के कार्य–कलापों में समन्वय स्थापित करने को भी संगठन के रूप में जाना जा सकता है। उर्विक के अनुसार किसी कार्य

को पूरा करने के लिये किन किन क्रियाओं को किया जाए, इसका निर्धारण करना एवं उन क्रियाओं को व्यक्तियों के मध्य वितरित करना ही संगठन कहलाता है।

संगठन के महत्व को बताते हुए अमरीका के श्री ए. डब्ल्यू कार्निगों ने सन् 1901 में जब अपनी विशाल संपत्ति अमरीका के इस्पात निगम को बेंची तब उन्होंने यह शब्द कहे थे, हमारा सारा धन महान कारखाने आदि सभी कुछ ले जाओ, किन्तु हमारा संगठन हमारे पास छोड़ दो। कुछ वर्षों में ही हम स्वयं को पुनः स्थापित कर लेंगे, उनके इन शब्दों से संगठन का महत्व प्रकट होता हैं, इस प्रकार हम देखते है कि संगठन जहाँ एक ओर विभिन्न कार्यों एवं क्रियाओं में प्रभावपूर्ण सामंजस्य स्थापित करने की प्रक्रिया है, वहीं दूसरी ओर कार्यरत व्यक्तियों के मध्य मधुर संबंध स्थापित करने की कला है, जिससे कि उनके बीच बिना बाध ा के संप्रेषण हो सके तथा शासन की भूमिकाओं की संरचना की जा सके। संगठन संरचना का आशय किसी उपक्रम की समग्र संगठन व्यवस्था का रूप निर्धारित करने से है। जिस प्रकार किसी संस्था की नीतियाँ वह लक्ष्मण रेखायें होती है, जिसका परिधि के अंदर कार्यक्रमों व कार्य विधियों का विकास किया जाता है, ठीक उसी प्रकार संगठनात्मक क्लेवर उपक्रम का वह रूप प्रस्तुत करता है, जिसके अनुसार संस्था के प्रशासनिक संबंध स्थापित एवं विकसित होते हैं।

अध्ययन क्षेत्र चित्रकूटधाम मण्डल में सड़क परिवहन का संगठनात्मक ढांचे का गठन उ. प्र. राज्य परिवहन निगम लखनऊ द्वारा किया गया है। सड़क परिवहन का चित्रकूटधाम मण्डल का प्रमुख अधिकारी कर्मचारियों के मध्य समन्वय स्थापित करता है। चित्रकूट धाम मण्डल में सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र दोनों का विशाल संगठन है सार्वजनिक क्षेत्र की संगठनात्मक व्यवस्था संभागीय प्रमुख एवं डिपो मैनेजर मिलकर देखते हैं, जबकि निजी क्षेत्र में संगठन व्यवस्था बस एवं ट्रक मालिक स्वयं देखते हैं। मण्डल में सार्वजनिक क्षेत्र में महोबा, राठ, बाँदा, हमीरपुर, उरई और झाँसी डिपो कार्यरत हैं। चित्रकूट

मण्डल में कर्मचारियों की नियुक्ति स्थानीय स्तर पर की गयी है तथा कुछ कर्मचारी अभी भी अस्थायी रूप में कार्य पर लगे हैं। मण्डल की समस्त डिपो एवं केन्द्रीय कर्मशाला द्वारा कार्यरत कर्मचारियों एवं अधिकारियों की समस्त क्रियाओं पर मण्डलीय प्रमुख द्वारा ध्यान रखा जाता है ।

परिवहन निगम में कार्यरत कर्मचारी एवं अधिकारी को कार्य के दौरान कोई असुविधा न हो, इसलिए कर्मचारियों एवं अधिकारियों के कार्य का बँटवारा मण्डलीय प्रमुख द्वारा किया जाता है तथा डिपो स्तर पर कार्य का विभाजन डिपो प्रबंधक द्वारा किया जाता है। परन्तु डिपो एवं मण्डल के समस्त कर्मचारियों एवं अधिकारियों का नियंत्रण अध्यक्ष (निदेशक मण्डल) का रहता है। निजी क्षेत्र में बस एवं ट्रक मालिक कार्यों का वर्गीकरण कर्मचारियों में स्वयं करते हैं तथा कर्मचारियों को समय–समय पर उचित दिशा निर्देश देते हैं। किसी कार्य को किस प्रकार करें, संगठन व्यवस्था को मजबूत करने के लिये सार्वजनिक क्षेत्र में निगम और निदेशक मण्डल का गठन हुआ। निजी क्षेत्र में स्थानीय स्तर पर यूनियन का गठन किया गया है, जिसमें कर्मचारियों का कोई विवाद हो जाने पर यूनियन कर्मचारियों का पक्ष तय करती है। चित्रकूटधाम मण्डल की सड़क परिवहन की मजबूत एवं सुदृढ़ होने से राज्य सड़क परिवहन निगम की स्थापना 1 जून 1972 के बाद विवाद की स्थिति वर्तमान तक उत्पन्न नहीं हुई, जबकि निजी क्षेत्र में भी ऐसा ही देखने को मिल रहा है। सार्वजनिक क्षेत्र में परिवहन व्यवस्था उत्तम प्रकार से चल रही हैं जिससे किसी अधिकारी और कर्मचारी को अनावश्यक परेशानियों का सामना नहीं करना पड़ता है यदि किसी प्रकार का विवाद उत्पन्न होता हैं, तो सार्वजनिक क्षेत्र के प्रतिनिधि उस विवाद को निपटाने के लिये शीघ्र सक्रिय एवं एक जुट हो जाते हैं। सर्वेक्षण के उपरान्त यह निष्कर्ष निकला है, कि मण्डल में सड़क परिवहन का संगठनात्मक ढाँचा सक्रिय प्रभावशाली एवं काफी सुदृढ़ अवस्था में कार्य कर रहा है। चित्रकूटधाम मण्डल

के सड़क परिवहन से संबंधित कर्मचारियों और अधिकारियों में तालमेल एवं आपसी सद्भाव तथा अच्छा समन्वय प्रतीत होता है ।

निजी क्षेत्र में भी बस एवं ट्रक मालिक अैर कर्मचारियों के बीच विवाद की स्थिति कम ही देखने को मिलती है। निजी क्षेत्र में मालिकों एवं कर्मचारियों के बीच सन्ताष जनक समन्वय देखने को मिलता है।

सड़क परिवहन स्वरूप को निर्धारित करने वाले धारक

कुशल संगठन के लिये संगठनात्मक ढांचे का स्वस्थ होना अनिवार्य होता है। सड़क परिवहन का स्वस्थ संगठनात्मक ढांचे का निर्धारण करते समय निम्नलिखित घटकों पर ध्यान दिया जाना चाहिए :–

1. सड़क परिवहन की मूल क्रियाओं का वर्गीकरण क्षेत्रानुसार, कार्यानुसार, एवं विधि अनुसार किया जा सकता है। विभागीय कर उस विधि को भी प्रयोग में लाना चाहिए जिससे लाभ मिलने की आशा है, जैसे विभागीयकरण के लाभ समन्वय में सरलता कम से कम व्यय, स्थानीय दशाओं पर विचार मूल क्रियाओं पर अधिक ध्यान, कर्मचारियों के विकास नियंत्रण एवं समन्वय आदि जहाँ तक संभव हो सके चित्रकूटमण्डल में सड़क–परिवहन के संगठनात्मक स्वरूप में प्रमुख क्रियाओं का वर्गीकरण समान आधार पर किया जाना चाहिए, जिससे नियंत्रण आसानी से किया जा सकता है।
2. सड़क परिवहन की प्रमुख क्रियाओं के वर्गीकरण के पश्चात् उत्तरदायित्व के केन्द्रों का निर्धारण किया जाना चाहिए । निर्णयन के संबंध में केन्द्रीयकरण अथवा विकेन्द्रीयकरण की नीति अपनायी जा सकती है तथा इसी नीति पर उत्तरदायित्व एवं अधिकारी के स्तर निर्धारित किये जा सकते हैं।
3. सड़क परिवहन की सुविधाजक इकाइयों का गठन किया जाना चाहिए। इन इकाइयों को विभागों, उपविभागों तथा समितियों के रूप में संगठित किया जा सकता है।

4. सड़क परिवहन के संगठनात्मक ढांचे का निर्धारण करते समय योग्य व्यक्तियों द्वारा नियंत्रण एवं संचालन किया जाना चाहिए । संचालक मंडल के द्वारा निर्धारित नीतियों के क्रियान्वयन की समुचित व्यवस्था होनी चाहिए।
5. सड़क परिवहन का संगठनात्मक स्वरूप निर्धारण करते समय नियंत्रण का विस्तार यथोचित किया जाना चाहिए । नियंत्रण का विस्तार जितना छोटा होगा, उतना ही पर्यवेक्षण अच्छा एवं प्रभावी होगा।
6. संगठनात्मक स्वरूप के निर्धारण में हमेशा सिद्धान्तों का पालन होना चाहिए कि वह सड़क परिवहन के तात्कालिक उद्देश्यों को पूरा करने में समर्थ हो बल्कि वह भविष्य के उद्देश्यों को भी सफलतापूर्वक पूरा करने में समर्थ हो।

1. सड़क परिवहन संगठन एवं प्रबंध–

परिवहन व्यवस्था में निजी क्षेत्र की सहभागिता भी उतनी ही महत्वपूर्ण है, जितनी कि सार्वजनिक क्षेत्र की । वर्तमान में वास्तव में यदि देखा जाए, तो सार्वजनिक क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था की अपेक्षा निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था से आम नागरिक अधिक संतुष्ट होता है । निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था ने सफलता प्राप्त की है । वर्तमान में सार्वजनिक क्षेत्र की बसों की अपेक्षा आम नागरिक निजी क्षेत्र की बसों से यात्रा करने में अपनी रूचि प्रकट करते है तथा निजी क्षेत्र की बसों से एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाना अधिक पसंद करते हैं । सार्वजनिक क्षेत्र की बसों का कोई ठिकाना नहीं रहता है कि यह यात्रियों को यथा स्थान पहुँचा देंगे । सार्वजनिक क्षेत्र की बसें कब और कहाँ पर खराब होकर खड़ी हो जायें और यात्रियों को दूसरी बस में यात्रा करनी पड़े । इसके विपरीत निजी क्षेत्र की बसें सदैव सही स्थिति में रहती हैं और वे कम समय में सुविधापूर्वक लोगों को गंतव्य स्थान तक पहुँचाती है। निजी क्षेत्र की परिवाहन व्यवस्था से हजारो लोगों की आय में वृद्धि हुई है । जिससे कर्मचारी

अपने तथा परिवार का जीवनयापन भी कर रहा है। निजी क्षेत्रों की बसों से यात्रा करने पर यात्रियों को किसी प्रकार का कष्ट न हो इसका कर्मचारी पूरा ध्यान रखते है निजी बसों के मालिक सदैव इस बात का ध्यान रखते है कि उनके ट्रांसपोर्ट में बसें सदैव अच्छी दशा में रहें जिससे यात्रियों को परेशानियों का सामना न करना पड़े। इसके साथ साथ वे निजी क्षेत्र में कार्यरत कर्मचारियों का भी पूरा ध्यान रखते हैं । कि इससे उनकी बसों में लापरवाही नही होने पाती है। निजी क्षेत्र में सदैव अपने ट्रांसपोर्ट में योग्य व कुशल कर्मचारियों की नियुक्ति की जाती है।

जिस तरह निजी क्षेत्र के बस मालिक एवं कर्मचारी अपने यात्रियों की सुख सुविधा का ख्याल करते हैं ठीक उसी प्रकार निजी क्षेत्र में ट्रक मालिक अपने ट्रक सदैव अच्छी दशा में रखते हैं, जिससे वे माल भेजने वाले का माल सही समय पर तथा सही स्थान में भेज सकें, जिससे व्यापारियों को परेशानी न उठानी पडें । निजी क्षेत्र में कार्यरत ट्रांसपोर्ट कर्मचारी इन बातों का ध्यान रखते हैं, कि उनके पासपोर्ट से जुड़े ट्रकों में लापरवाही न होने पाये । निजी क्षेत्र में अपने ट्रांसपोर्ट में सदैव योग्य व कुशल कर्मचारियों की नियुक्ति की जाती है।

किसी संस्था की संगठन संरचना पर विचार करते समय सबसे पहले संस्था की प्रमुख क्रियाओं को वर्गीकृत करने पर विशेष ध्यान दिया जाता है । प्रमुख क्रियाओं के वर्गीकरण की प्रक्रिया संस्था के कार्यों की प्रकृति पर आश्रित होती है विभागीय करण की वह युक्ति संगत एवं सर्वोत्तम विधि होती है, जिससे संस्था के उद्देश्यों को अधिकतम स्तर पर प्राप्त किया जा सके उत्तर प्रदेश राज्य परिवहन निगम एक स्वतंत्र संस्था है । इसलिये यह अपने नियम बनाने के लिये पूर्णरूप से स्वतंत्र है। निगम का नीतियों में राजनीतिक प्रभाव नहीं के बराबर होता है। निगम की नीतियों का व्यवहारिक कौशल और व्यवहारिक ज्ञान मिलकर दोनों से प्रबंध व्यवस्था का संचालन किया जाता है, कितु निगम का कार्य संचालन व्यवसायिक एवं जनसेवी

दोनो सिद्धांतों पर आधारित है । इस प्रकार निगम प्रबंध व्यवस्था के संगठन में विभिन्न विभागों के समन्वय एवं कार्यकुशलता से कार्य संचालन का उत्तरदायित्वपूर्ण न्यायदर्शन एवं आदर्श उपस्थित कर सकता है निगम का आदर्श आकार श्रेष्ठ प्रबंध कुशल संगठन के लिये सार्वजनिक क्षेत्र की प्रबंध व्यवस्था विभागीय प्रबंध माध्यम से की जाती है। सार्वजनिक क्षेत्र ने अपने विभागों का वर्गीकरण क्षेत्रानुसार एवं कार्य के आधार दोनो पद्धतियों से किया गया है।

1. क्षेत्रानुसार–

क्षेत्रानुसार वर्गीकरण स्तर पर संभाग स्तर एवं डिपो स्तर पर कार्यों का हस्तांकन किया गया है क्षेत्रानुसार वर्गीकरण विधि के अनुसार प्रत्येक स्तर पर क्रियान्वित एवं सम्पादित की जाने वाली संपूर्ण क्रियाओं का उत्तर दायित्व स्थानीय प्रबंधक के हाथों में सौप दिया जाता है परिवहन निगम के मुख्यालय प्रमुख अधिकारी प्रबंधक निदेशक मण्डल स्तर का मुख्य अधिकारी क्षेत्रीय प्रबंधक होता है तथा डिपो स्तर पर प्रमुख अधिकारी सहायक क्षेत्रीय प्रबंधक होता है। इसके साथ ही साथ मण्डल एवं डिपो के कार्यों पर संपूर्ण नियंत्रण मुख्यालय द्वारा किया जाता है।

2. कार्यानुसार वर्गीकरण–

इस पद्धति में अलग अलग उद्देश्यों से सम्बंधित क्रियाओं को अलग अलग विभागों में वर्गीकृत किया गया है। सार्वजनिक क्षेत्र के समस्त कार्यों को मुख्यालय स्तर पर 12 विभागों में संभागीय स्तर पर 10 विभागों में एवं डिपो स्तर पर 6 विभागों में विभाजित किया गया है।

मुख्यालय विभागीय संगठन–

मुख्यालय स्तर पर कार्यों का बंटवारा 12 विभागों में किया गया है। इसे विभागीय संगठन भी कह सकते हैं। सार्वजनिक क्षेत्र के विभाग निम्नलिखित है–

1. भण्डारण एवं क्रय
2. लेखा
3. यातायात
4. तकनीकी
5. जनसंपर्क
6. वन यातायत
7. श्रम
8. विधि
9. नगरीय यांत्रिकी
10. सांख्यिकी
11. सुरक्षा एवं सतर्कता
12. सेवावर्गीय

मण्डलीय स्तर पर–

मण्डल का प्रमुख क्षेत्रीय प्रबन्धक होता है । क्षेत्रीय प्रबंधक द्वारा समस्त कार्यों पर नियंत्रण रखा जाता है एवं क्षेत्रीय प्रबंधक मण्डल के संपूर्ण कार्यों के लिये उत्तरदायी होता है। मण्डलीय विभाग निम्नलिखित है–

1. सामान्य प्रशासन
2. तकनीकी
3. क्रय
4. यांत्रिकी
5. लेखा
6. श्रम
7. यातायात
8. भण्डार
9. कानून
10. सुरक्षा।

डिपो स्तर पर संगठन–

परिवहन निगम द्वारा प्रत्येक मण्डल में 1 से 9 डिपो संचालित किये जा रहे हैं। डिपो की प्रशासनिक व्यवस्था में डिपो का प्रमुख अधिकारी सहायक क्षेत्रीय प्रबंध होता है डिपो प्रबंध अपने हितो एवं डिपो के कार्यों पर नियंत्रण रखता है एवं समस्त कार्यों के लिये उत्तरदायी होता है । डिपो के अंतर्गत निम्नलिखित विभागों को सम्मिलित किया गया है–

1. सुरक्षा
2. लेखा
3. प्रशासन
4. यातायात
5. संग्रहालय

सार्वजनिक क्षेत्र की प्रबंध व्यवस्था

चतुर्थ पंचवर्षीय योजना के चौथे वर्ष उत्तर प्रदेश शासन द्वारा सड़क परिवहन निगम अधिनियम 1950 की धारा 3 के अंतर्गत उत्तर प्रदेश राजकीय रोडवेज को 1 जून 1972 से उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन को अपनी नीतियों को निर्धारित करने का अधिकार है सार्वजनिक क्षेत्र में नीति–निर्धारण, कार्य कलापों की समीक्षा तथा आवश्यक नियमों का अनुमोदन आदि के लिये संचालक मंडल के गठन का प्रावधान है।

निगम और निदेशक मण्डल का गठन–

सड़क परिवहन निगम अधिनियम 1950 की धारा 5 सपठित उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम नियमावली, 1972 के नियम 3 व 4 के अन्तर्गत निदेशक मण्डल का गठन किया जाता है।

गठन के उद्देश्य–

निगम और निदेशक मण्डल के गठन का प्रमुख उद्देश्य निगम के कार्यकलाप और कार्यप्रणाली का साधारण अधीक्षण, निर्देशन एवं प्रबंधन है।

निदेशकों की संख्या व नियुक्ति–

उत्तर प्रदेश परिवहन निगम मे निदेशक मण्डल में अध्यक्ष के अतिरिक्त कम से कम 5 व अधिक से अधिक 17 निदेशकों का प्राविधान हैं इनमें से 1/3 केन्द्र सरकार व 2/3 राज्य सरकार के प्रतिनिधि होते हैं। निदेशकों की नियुक्ति उ.प्र. शासन द्वारा अधिसूचित की जाती है।

परिवहन निगम के मुख्यालय की संरचना–

उत्तर प्रदेश शासन ने परिवहन की व्यवस्था को सुविधाजनक सुलभ सुसंगठित लाभदायक व जन सेवी संस्था के रूप में विकसित करने के लिये सार्वजनिक क्षेत्र के प्रबंध का नेतृत्व परिवहन निगम को 1 जून 1972 को सडक परिवहन अधिनियम 1950 की धारा–3 के अंतर्गत राज्य सड़क परिवहन निगम में गठित कर दिया है परिवहन की सामान्य नीति पर राज्य सरकार का पूर्ण नियंत्रण रहता है, किंतु परिवहन निगम अपना अलग अस्तित्व रखने वाली संस्था है । निगम अपनी संगठनात्मक एवं प्रशासनिक व्यवस्था के लिये स्वयं उत्तरदायी है परिवहन निगम की संगठनात्मक एवं प्रशासनिक व्यवस्था में निगम के अधिकारों कर्तव्यों एवं उद्देश्यों का स्पष्ट उल्लेख रहता है परिवहन निगम एक पृथक् वैधानिक स्तर रखने वाली संस्था है । इस पर न्यायालय में दावा किया जा सकता है । इसके साथ ही निगम दूसरे पक्षों पर भी दावा कर सकता है । अर्थात् निगम को किसी भी पक्ष के साथ अनुबंध करने की क्षमता प्रदान की गयी है । परिवहन निगम के कर्मचारी राज्य सरकार के कर्मचारी नहीं माने जाते हैं, क्योंकि परिवहन निगम के कर्मचारियों पर सिविल सर्विस एक्ट संख्या लागू

नहीं होती है । कर्मचारियों की नियुक्ति स्थापना तथा सेवा संबंधी मामलों का निपटारा निगम से निम्नववर्गीय विभाग करता है । कर्मचारियों एवं अधिकारियों की नियुक्ति वेतन योग्यता अनुभव आदि की शर्तें अलग से बनायी गयी है । सार्वजनिक क्षेत्र का प्रबंध लिमिटेड कंपनी की तरह संचालन मंडल द्वारा किया जाता है। संचालक मण्डल की नियुक्ति राज्य सरकार द्वारा की जाती है । संचालन में वर्तमान में एक अध्यक्ष, उपाध्यक्ष सहित 12 सदस्य हैं। प्रशासनिक कार्य–संचालन का संपूर्ण उत्तरदायित्व परिवहन निगम के महाप्रबंधक का होता है । राज्य शासन ने परिवहन निगम को सरकारी हस्तक्षेप से दूर रखा एवं आकस्मिक निर्णय लेने हेतु लोचता प्रदान की है ।

निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में संगठन में निजी ट्रांसपोर्टरों की एक यूनियन होती है निजी क्षेत्र में इस यूनियन के नियमों का पालन किया जाता है । निजी क्षेत्र को परिवहन व्यवस्था में संगठन एवं प्रबंध का समस्त उत्तरदायित्व बस एवं ट्रक मालिकों का होता है।

चित्रकूट धाम मंडल में निजी परिवहन के क्षेत्र में कर्मचारियों का कार्य के आधार पर वर्गीकरण किया गया है । इसमें निम्नलिखित को सम्मिलित किया गया है–

1. प्रबंधक
2. एकाउण्टेंट
3. चालक
4. परिचालक
5. क्लीनर

बड़े ट्रांसपोर्टर विभिन्न विभागों में अलग अलग कर्मचारियों की नियुक्ति जैसे लेखा यातायात व्यवस्था, सुरक्षा व्यवस्था, अग्रिम बुकिंग, लगेज बुकिंग एवं माल बुकिंग की व्यवस्था की जाती है । इन समस्त विभागों के कार्य के लिये समस्त उत्तर दायित्व कार्य करने वाले कर्मचारियों का होता है । चित्रकूटमण्डल में निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में विभिन्न ट्रांसपोर्ट कार्यरत हैं और इन ट्रांसपोर्टों की बस एवं ट्रक मण्डल के लगभग प्रत्येक मार्ग पर संचालित किये जाते हैं। निजी क्षेत्र की संगठन एवं प्रबंध की देख रेख मालिकों को स्वयं व्यवस्था करनी पड़ती है तथा बस व ट्रक मालिक स्वयं संपूर्ण व्यवस्था करते है। कर्मचारियों को वेतन एवं नियुक्ति योग्यता आदि बस एवं ट्रक मालिकों द्वारा निर्धारित की जाती है।

निजी क्षेत्र में संगठनात्मक एवं प्रशासनिक व्यवस्था के लिये बस एवं ट्रक मालिकों द्वारा एक यूनियन का गठन किया गया है। इस यूनियन द्वारा बसों एवं ट्रकों की प्रशासनिक व्यवस्था में हस्तक्षेप रहता है । निजी क्षेत्र में बस एवं ट्रक मालिक यात्रियों एवं माल को सुविधाजनक तरीके से गंतव्य स्थान तक पहुँचाने के लिये वचनबद्ध होते है। जिससे उनकी प्रशासनिक एवं संगठनात्मक व्यवस्था सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा चुस्त दुरूस्त होती है । निजी क्षेत्र के कर्मचारी भी फुर्ती से कार्य करते हैं । निजी क्षेत्र की प्रबंध व्यवस्था एक ही जगह से संचालित होने के कारण कोई भी निर्णय लेना सरल होता है । वह शीघ्रता से लिया जाता है जबकि सार्वजनिक क्षेत्र में प्रबंध एवं संगठन से संबंधित कोई भी निर्णय लेने में विलंब होता है । निजी क्षेत्र में कम कर्मचारी होने के कारण संगठन मजबूत टिकाऊ होता है और एक आदमी का निर्णय मान्य होता है । सार्वजनिक क्षेत्र में कोई भी निर्णय पहले संचालक मंडल द्वारा लिया जाता है उसके पश्चात् राज्य शासन की स्वीकृति लेना अनिवार्य होती है नहीं तो संचालन मण्डल द्वारा लिया गया निर्णय प्रभावी नहीं होता है । निजी क्षेत्र में बस एवं ट्रक मालिक अपने कर्मचारियों के हितों को ध्यान में रखते हुए निर्णय लेते है, जबकि सार्वजनिक क्षेत्र में निर्णय राजनीतिक हितों को ध्यान में रखकर लिये जाते हैं।

निजी क्षेत्र में सड़क परिवहन

उत्तर प्रदेश में निजी क्षेत्र में परिवहन की भूमिका भी महत्वपूर्ण है। बहुत से निजी ट्रान्सपोर्टर अपनी सेवायें आम जनता को दे रहें हैं। वर्तमान में वीडियों कोच, वातानुकूलित एवं शयनयान बस सेवायें भी निजी क्षेत्र द्वारा प्रारम्भ की गई हैं। इन बसों में आराम दायक सीटें उपलब्ध रहती है । ये सीटें आराम कुर्सी की भाँति फैलने वाली होती है, जिससे यात्रियों को बैठने में सुविधा रहती है तथा मनोरंजन के लिए वीडियो लगा रहता है, जिससे सफर में मनोरंजन भी होता रहता है । यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रहते हुए निजी बस आपेरटर बसों में सुविधाएँ बढ़ाने में भी पीछे नहीं है । आज आम आदमी की यह विचार धारा बन गई है कि भले ही पैसा अधिक लग जाये, लेकिन उसको समय पर गंतव्य स्थान पर पहुँचा दिया जाये । वीडियो कोच बसों पर अपने चलने के स्थान से निर्धारित समय पर रवाना होकर समय पर ही अपने गन्तव्य स्थान पर पहुँचती हैं।

महोबा से नौगांव, मऊरानीपुर, झाँसी, दतिया, डबरा, ग्वालियर, राठ, हमीरपुर, हरपालपुर, पनवाडी, बाँदा, कर्वी, बाँदा से बबेरू, कमासिन, राजापुर, कर्वी से मानिकपुर आदि स्थानों पर निजी बस आपरेटरों द्वारा अपनी सेवायें प्रदान की जा रही हैं। मण्डल के सभी जनपदों से जुड़े हुऐ जनपदों में निजी बस सेवा संचालित की जा रही है । निजी बस आपरेटरों की ओर से नई सड़को पर अपनी बसें चलाने की योजना है । परमिट मिलते ही इन नवीन मार्गो पर निजी बस सेवा आरम्भ कर दी जायेगी । जिससे यात्रियों की सुविधाओं में वृद्धि होगी और यात्रियों को होने वाले अनावश्यक कर्ज से छुटकारा मिलेगा । महोबा से निजी बस–यातायात भी संचालित किया जा रहा है तथा ऐसे मार्गों पर जहाँ शासन की बसे कम मात्रा में चल रही है या बिलकुल ही नहीं चल रही है वहाँ निजी बस चलाने की पेशकश की जा रही है। महोबा से निम्नलिखित स्थानों को निजी बस सेवाएँ उपलब्ध हैं– जैसे कुलपहाड़, पनवाड़ी, राठ, ग्वालियर, झाँसी, दतिया, डबरा, बाँदा, कबरई, चरखारी, गहरौली, बिवांर

जैतपुर, नौगाँव, सूपा, रायनगर, कानपुर, हमीरपुर आदि स्थानों को सीधा बसों के सम्पर्क से जोड़ रखा है तथा भविष्य में अन्य मार्गों पर अपने वाहन बनाने की योजना बनाई है। महोबा से बड़े नगरों को भी निजी बस सेवायें प्रारम्भ करने की योजना है, जिससे यात्रियों को सुविधा जनक यात्रा करने को मिल सके ।

हमीरपुर से निजी बस आपरेटरों द्वारा निम्न स्थानों को बसें संचालित की जा रही है–

बाँदा, कानपुर, सुमेरपुर, राठ, पौथिया, छानी, निवादा, बिवांर, चिल्ली, मुस्करा, विधुनी, कालपी, झलोखर, कुरारा, सरसई, उरई, सिजनौड़ी, उरदना, टिकरी, कपसा, बाँदा, इंगोहटा, मौदहा, रागौल, पुनेहटा, इमिलिहा, मुस्करा, खरेला, गहरौली, उमरी, गोहाण्ड, महोबकंठ, भरुवासुमेरपुर, डोला, सिसोलर, तथा अन्य निकटस्थ स्थानों के लिए निजी बस सेवायें संचालित की गई है। जनपद बांदा निजी आपरेटरों के माध्यम से निम्न स्थानों को बसे संचालित की जा रही हैं– बाँदा से कर्वी, अतर्रा, बदौसा, भरतकूप, शिवरामपुर, पहाडी, राजापुर, फतेहपुर, गाजीपुर, बहुआ, पैलानी, बबेरू, मुरवल, कमासिन, सरधुवा, तिन्दवारी आदि स्थानों पर निजी बस सेवायें संचालित की जा रही हैं।

निजी क्षेत्र में सड़क परिवहन काफी बसें संचालित कर रहा है तथा यह सरकार का आर्थिक बोझ कम करने में काफी सहयोग प्रदान कर रहा है। यदि सरकार द्वारा नियम उदार एवं पारदर्शी बना दिये जायें, तो निजी क्षेत्र में सड़क परिवहन के विकास की अधिक संभावानायें बढ जायेंगी । वर्तमान में प्रत्येक आदमी उलझनों से बचना चाहता है। इसलिये वह परेशान नहीं होना चाहता । परमिट लेने के लिए क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी के इतने चक्कर लगाने पड़ते हैं कि आम आदमी या सुलझे हुये व्यक्ति के बाहर है। इस लिए उसके पास जितना है वह उसी में सन्तोष कर लेता है। निजी बस आपरेटरों द्वारा विभिन्न मार्गो पर अपनी बसें संचालित कर निजी क्षेत्र में सड़क परिवहन में महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह किया है और सरकार को इस क्षेत्र में कम मात्रा

में पूंजी विनियोग करनी पड़ती है क्योंकि निजी क्षेत्र से सडक परिवहन में अधिक मात्रा में पूंजी विनियोजित हो गई है तथा भविष्य में भी होने की आशा है ।

निजी क्षेत्र में सड़क परिवहन निगम ने एकदम नई बसे अनुबन्ध के आधार पर ले रखी हैं जिसमें परिचालक सरकार के तथा चालक निजी बस आपरेटरों का होता है । इस व्यवस्था से निजी बस आपरेटरों को काफी राहत मिली है तथा क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी के यहाँ फालतू चक्कर नहीं काटने पड़ते। बसें नई होने के कारण यात्रियों को समय से गन्तव्य स्थान पर पहुँचा देते हैं तथा मार्ग में खराब होने का भय नहीं रहता है । निजी बस आपरेटर भी फालतू के झंझट से कम आय में ही सन्तोष कर लेते हैं । इस व्यवस्था से सरकार तथा आम लोंगों दोनों ने ही सहूलियत महसूस की है। नई बसें होने के कारण बसों के टायर ट्यूब नये होते हैं, जिसके कारण रास्ते में पन्चर आदि का भय नहीं रहता है। पुराने टायरों मे अधिकतर गाड़ियों में गन्तव्य स्थान के पहले पन्चर होने का भय बना रहता है । यदि ऐसा हुआ तो यात्रियों का लगभग एक से दो घण्टे का समय बर्बाद होता है, जिससे यात्रा कष्ट दायी होने लगती है। नई बसें होने के कारण बसें तीब्र गति से गन्तव्य तक पहुँचाती हैं तथा शासन द्वारा इनकी चेकिंग कराई जाती है कि कहीं परिचालक कोई चोरी तो नहीं कर रहा है या कोई यात्री बिना टिकट यात्रा तो नहीं कर रहा है। शासन द्वारा चेकिंग कराये जाने से परिचालकों को भय रहता है कि यदि बिना टिकट सवारी है तो आगे पकड़े जा सकते है जिससे चोरी की प्रवृत्ति में कमी आती है।

निजी क्षेत्र में सडक परिवहन का योगदान सकारात्मक एवं सराहनीय रहा है। निजी क्षेत्र द्वारा संचालित लम्बी दूरी की वीडियो कोच बसों ने एक अलग स्थान बना लिया है। सडक परिवहन निगम की बसों की अपेक्षा लोग वीडियो कोच बसों में यात्रा करना अधिक उचित समझते हैं, क्योंकि ये बसें अपने स्थान से समय से प्रस्थान कर गन्तव्य स्थान तक निश्चित समय पर पहुँचती है। इन बसों

के चालकों ने समय का विशेष ध्यान रखा है जिससे जनता का आकर्षण इनके प्रति बढ़ा है । सार्वजनिक क्षेत्र की बसों में ऐसा कोई प्राविधान नहीं है । सार्वजनिक क्षेत्र की बसें परिचालक के आदेशानुसार चलती हैं, जिनका समय से कोई लेना देना नहीं है । निजी बसों में सीटें भी सार्वजनिक क्षेत्र की बसों से अधिक आराम दायक होती है तथा बसों के बीच में पर्याप्त जगह रहती है एवं लगेज की उत्तम व्यवस्था होती है। इसके अतिरिक्त बसों की छतों पर लगेज की व्यवस्था होती है तथा सीट की बुकिंग की सुविधा के लिए अलग से काउन्टर खोल रखें है, जिससे यात्रियों को टिकट लेने में असुविधा न हो सके इसके अलावा लगेज का सम्पूर्ण दायित्व बस में चलने वाले क्लीनर का होता है। यदि कोई सामान चोरी हो जाता है । या छत से गिर जाता है, तो उसकी क्षतिपूर्ति निजी बस आपरेटरों को करनी पड़ती है । अतः यह कहा जा सकता है कि सुरक्षा की दृष्टि से निजी क्षेत्र का परिवहन अच्छा है।

निजी क्षेत्र में सड़क परिवहन ने कई मार्गों पर अपनी बसें चला कर एक नया कीर्तिमान स्थापित किया है। निजी क्षेत्र परिवहन के क्षेत्र में एक अहम भूमिका का निर्वाह कर रहा है। निजी बसें वर्तमान समय में लगभग प्रत्येक मार्ग पर संचालित की जा रही है जिसमें सरकार पर यात्रियों का बोझ कम हुआ है तथा आर्थिक बोझ से मुक्ति मिली है क्योंकि निजी क्षेत्र ने सड़क परिवहन में स्वयं की पूंजी विनियोजित कर सरकार का बोझ हल्का किया है। निजी बस आपरेटर सरकार द्वारा निर्धारित किराया ही यात्रियों से वसूल करते हैं तथा प्रतिदिन यात्रा करने वालों से कम किराया लेकर अपनी सेवायें दे रहें हैं। वर्तमान में निजी परिवहन ने अपना एक अलग अस्तित्व कायम कर सरकार के सामने एक चुनौती पेश की है कि हम सरकार से अच्छी सेवा यात्रियों को प्रदान करते है और भविष्य में इसमें गुणात्मक सुधार लाकर और अधिक सुविधा जनक बनाने का हर सम्भव प्रयास करेंगे। वीडियों कोच बसों के अतिरिक्त अन्य बसों में सुधार लाने की आवश्यकता है। आज प्रत्येक यात्री अपनी अपनी यात्रा कम समय में एवं सुखद यात्रा करना अधिक पसंद करता है।

अतः निजी बस आपरेटरों को यह प्रयास करना चाहिये कि वह यात्रियों की भावनाओं को ध्यान में रखकर समय का विशेष ध्यान रखें, तो यात्रियों को निजी बस आपरेटरों के प्रति और अधिक आकर्षण बढ़ेगा और इनकी साख में वृद्धि होगी ।

इसी प्रकार माल ढोने में निजी क्षेत्र आगे है । प्रायः व्यापारी अपने माल को बाजार से अपने गन्तव्य स्थान तक पहुँचाने के लिए निजी क्षेत्र के ट्रान्सपोर्टों की सहायता लेते हैं क्योंकि व्यापारियों का माल परिवहन के दो ही माध्यमों से लाया जा सकता है–

1– रेलों से 2– ट्रकों से

1– रेलों से माल ले जाने के लिये व्यापारियों का माल अधिक होना चाहिये । अगर माल कम है, तो उसमें व्यय अधिक होता है तथा रेलवे में माल बुक कराने मे काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है, क्योंकि पहले व्यापारियों को माल रेलवे स्टेशन तक ले जाना पड़ता है तथा फिर उसे बुक करा के लदाना पडता है। जिसमें काफी व्यय होता है और समय भी अधिक लगता है कभी कभी बुक कराया गया माल स्टेशनों पर ही पड़ा रह जाता है या फिर पहुँचने वाले स्थान पर प्राप्तकर्ता एवं रेलवे कर्मचारियों की लापरवाही से माल गन्तव्य स्थान से आगे निकल जाता है, जिसकों प्राप्त करने के लिए काफी दिक्कतों का सामना तथा व्यय करना पड़ता है । इसके बावजूद भी कभी कभी माल खो जाता है जिसकी कीमत रेलवे पूरी नहीं चुकाती और व्यापारियों का नुकसान हो जाता है । निजी क्षेत्र में व्यापारियों का माल ट्रकों द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाया जाता है । ट्रकों से सामान सुरक्षित एवं गन्तव्य स्थान पर सही समय पर पहुँच जाता है। सामान खो जाने पर उसके नुकसान के उत्तरदायी ट्रक मालिक स्वयं होते हैं इससे यह सिद्ध होता है कि सुरक्षा की दृष्टि से निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था सुदृढ़ है। ट्रकों के माध्यम से हम सरलता से कच्चे माल को एक स्थान से दूसरे स्थान तक समय से पहुँचा। सकते हैं जो रेल मार्ग से सम्भव नहीं है ।

2. सार्वजनिक क्षेत्र में सड़क परिवहन

सन् 1950 के औद्योगिक नीति प्रस्ताव में सड़क परिवहन को तीसरी अनुसूची में शामिल किया गया था । इसका प्रमुख कारण यह था कि सड़क परिवहन के विकास में निजी और सार्वजनिक क्षेत्र, दोनों महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह कर सके। इस नीति के अनुसार यह समझा गया कि यदि वित्तीय व्यवस्था सन्तुष्ट रही, तो परिवहन सेवा के मानदण्डों का दायित्व वहन कर सकेगी तथा परिवहन में निजी क्षेत्र को महत्वपूर्ण स्थान दिया जा सकता है । यह बात प्रमुख रूप से माल यातायात के विकास के सम्बन्ध में महत्वपूर्ण है । परिवहन नीति और समन्वय के लिये स्थापित समिति ने सड़क परिवहन के क्षेत्र में सार्वजनिक क्षेत्र की भूमिका पर औद्योगिक नीति प्रस्ताव के संदर्भ में विचार विमर्श किया। इस समन्वय समिति द्वारा सुझाव दिया गया कि परिवहन के विकास के लिए एक निर्देशक नीति के रूप में माना जा सकता है। पिछले कुछ दशकों में राजकीय सड़क परिवहन निगम द्वारा अधिकाधिक सड़क मार्गों पर यात्री वाहन चलाये जा सकें । सड़क परिवहन के क्षेत्र में सभी राज्य इतने आगे बढ़ गये हैं कि अब इसे राष्ट्रीय यातायात व्यवस्था का आवश्यक अंग मानना चाहिए तथा इस बात की ओर पर्याप्त ध्यान दिया जाना चाहिए कि राष्ट्रीयकरण के उद्देश्यों प्रमुख रूप से सस्ती सेवा, आरामदायक यात्रा, उचित लार्भाजन तथा सड़क परिवहन और रेल परिवहन में समन्वय के लक्ष्य की पूर्ति की जा सके। मानव के प्रारम्भिक आवागमन का इतिहास उतना ही पुराना है ,जितनी मानव सभ्यता। प्राचीन समय में पगडण्डियाँ ही मुख्य मार्ग का कार्य करती थी। उत्तर प्रदेश राज्य में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई सन् 2003–04 में 112813 किलोमीटर थी तथा यही लम्बाई बढकर 2004–05 में 118063 किलोमीटर रही तथा प्रदेश में राष्ट्रीयकृत मार्गों की शुद्ध लम्बाई 2003 से 2005 तक 17729 किलोमीटर थी।

जो कुल पक्की सडकों में राष्ट्रीयकृत मार्गों का 15.2 प्रतिशत है। प्रदेश में कुल मार्गों की दूरी 3.97 लाख किलोमीटर हो गयी । 2003–04 में 36.22 करोड़ किलोमीटर के लगभग थी 2005 में 29.83 करोड़ किलोमीटर के लगभग हो गयी।

प्रदेश की जनता को सस्ती, आरामदेह परिवहन सुविधा सुलभ कराने तथा उत्तर प्रदेश के बहुमुखी आर्थिक विकास में सहायता प्रदान करने हेतु वर्ष 1947 में सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण किया गया । सड़क परिवहन को प्रथम पंचवर्षीय योजना में भी सम्मिलित किया गया।

प्रथम, द्वितीय व तृतीय पंचवर्षीय योजनायें–

योजना के प्रारंभ में राष्ट्रीय कृत परिवहन सेवाओं का विस्तार प्रदेश की 7465 किलोमीटर पक्की सडकों पर हो चुका था जबकि प्रथम पंचवर्षीय योजना के अंत में राजकीय रोडवेज की बसें मात्र 9662 किलोमीटर पक्की सड़कों के 342 मार्गों पर संचालित की जा सकी थी लेकिन द्वितीय पंचवर्षीय योजना के प्रथम दो वर्षों की समाप्ति 1 अप्रैल 1958 से प्रदेश में राष्ट्रीयकृत परिवहन को आयोजित कर दिया गया । इस योजना के अंत तक रोडवेज की सेवायें 640 मार्गों पर 13419 किलोमीटर सड़कों पर संचालित की जा रही थी। तृतीय योजना में भी रोडवेज योजनेत्तर रही, तथापि योजना अवधि के अंत तक उसकी सेवायें 17828 किलोमीटर सडकों पर संचालित की जाने लगी थी। रोडवेज को वर्ष 1966–67, 1967–68 तथा 1968–69 की वार्षिक योजनाओं में भी सम्मिलित नहीं किया गया।

चतुर्थ पंचवर्षीय योजना–

चतुर्थ पंचवर्षीय योजना के प्रथम तीन वर्ष (1969–70 से 1971–72) तक राष्ट्रीय परिवहन आयोजनोत्तर रहा । राष्ट्रीय कृत परिवहन के विकास की गति को द्रुत बनाने के उद्देश्य से प्रदेश शासन ने 1 जून 1972 को सड़क परिवहन निगम अधिनियम 1950 की धारा– 3 के अंतर्गत राजकीय रोडवेज को उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम

के रूप में गठित कर दिया योजना के अंत तक राष्ट्रीयकृत परिवहन की सेवाओं को 20500 किमी. पर फैले 1208 मार्गों तक विस्तारित कर दिया गया था।

पाँचवी, छठीं व सातवीं पंचवर्षीय योजनायें–

पांचवी पंचवर्षीय योजना अवधि में निगम की सेवाओं का विस्तार 1169 अतिरिक्त सड़कों पर किया गया तथा योजना के अंत में निगम का संचालन 21669 किमी. पक्की सड़कों पर हो रहा था। वर्ष 1979–80 की वार्षिक योजना में निगम की सेवाओं का प्रसार 198 अतिरिक्त सड़क किलोमीटर पर किया गया, जिसके फलस्वरूप बसों का संचालन 21867 किलोमीटर सड़कों पर फैल गया। छठी व सातवीं योजनाओं में क्रमशः 307 तथा 149 सड़क किमी. का राष्ट्रीय करण किया गया।

वर्ष 1990–91 व 1991–92 की वार्षिक योजनायें–

निगम की वर्ष 1990–91 की सम्पूर्ण योजना पर 36.3 करोड़ का पूँजीगत व्यय किया गया एवं 570 बसे क्रय की गयी जिनको अलग अलग मार्गों में संचालित किया गया। इसी प्रकार 1991–92 की योजना के अनुरूप 30.85 करोड रू. का पूंजीगत व्यय करके 629 बसों को क्रय करके निगम ने अपनी बसों की संख्या की कमी की पूर्ति कर मार्गों में संचालित कर यात्रियों की सुविधा बढ़ायी।

आठवीं पंचवर्षीय योजना (1992–97)–

निगम द्वारा आठवी पंचवर्षीय योजना में 2722 नयी बसे क्रय की गयी जिसमें निगम ने 223.5 करोड रू. का पूँजीगत व्यय किया तथा 123.98 करोड़ के निगम द्वारा लिये गये ऋणों का भुगतान किया गया।

स्रोत– उ0 प्र0 राज्य सड़क परिवहन की वार्षिक पत्रिका के अनुसार

नवीं पंचवर्षीय योजना (1997–02)–

उत्तर प्रदेश परिवहन निगम द्वारा नवीं पंचवर्षीय योजना के तहत 277009 करोड़ का पूंजीगत व्यय करके निगम ने अपने बेड़े में 2427 नयी बसें सम्मिलित कर ली। योजना काल में नयी चेसिसों के क्रय एवं बाड़ी निर्माण तथा अपने बेड़े की पुरानी बसों की मरम्मत पर 268. 10 करोड रू. का व्यय किया तथा परिवहन निगम ने अपने बस स्टेशनों तथा यात्री सुविधाओं के विस्तार एवं निगम के डिपो तथा क्षेत्रीय कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण यंत्र संयत्र एवं कम्प्यूटराइजेशन आदि पर 8.99 करोड रू. का व्यय किया।

दसवीं पंचवर्षीय योजना (2002–07)–

परिवहन निगम द्वारा दसवीं योजना में 563.48 करोड़ के पूँजीगत व्यय का लक्ष्य रखा गया, जिसके अंतर्गत निगम के बस बेड़े में 4000 नयी बसें सम्मिलित करने की योजना है योजना काल में नयी चेसिसों के क्रय एवं विक्रय बस बाडी निर्माण तथा पुरानी बसों के जीर्णोद्धार पर 4444.31 करोड़ का व्यय किया जाना प्रस्तावित है । निगम के बस स्टेशनों तथा यात्री सुविधाओं के विस्तार कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण यंत्र संयत्र एवं कम्प्यूटराइजेशन आदि पर 21.01 करोड़ रू. तथा 98.16 करोड का व्यय दायित्वों के भुगतान पर 98.16 करोड़ रूपये का ब्यय किया जाना प्रस्तावित है।

वर्ष 2003–04 की वार्षिक योजना–

परिवहन निगम ने वर्ष 2003–04 की वार्षिक योजना में 967 बसे नई क्रय करके बस बेड़े में सम्मिलित कीं तथा 115.25 करोड रू. का पूँजीगत व्यय किया । इस वर्ष में निगम द्वारा 92 प्रतिशत बसें आन रोड संचालित करके 275 किलोमीटर की बस उपयोगिता एवं 58 प्रतिशत लोड फैक्टर प्राप्त किया गया । वर्ष में निगम द्वारा 816.92 करोड़ रुपये की आय प्राप्त की, जिसमें निगम को 29.96 करोड रू. का नगद लाभांजन प्राप्त हुआ।

वर्ष 2004–05 की वार्षिक योजना–

परिवहन निगम की वर्ष 2004–05 की वार्षिक योजना में भी 1048 नई बसें क्रय करके परिवहन निगम अपने बस बेडे में सम्मिलित कर बस बेडे को और बढाया तथा 115.00 करोड का पूँजीगत व्यय किया। निगम ने द्वारा हर वर्ष की भाँति इस वर्ष अपनी बसों को 95 प्रतिशत आन रोड संचालित करके अपनी स्थिति और सुदृढ करके 295 किमी की बस उपयोगिता कर 62 प्रतिशत लोड फैक्टर प्राप्त किया। निगम ने 872.23 करोड रू. की आय अर्जित कर 3.87 करोड़ का शुद्ध लाभ अर्जित किया। परिवहन निगम 17 वर्षों के अथक प्रयास के बाद 2004–05 में शुद्ध लाभ अर्जित किया।

वर्ष 2005–06 की वार्षिक योजना–

परिवहन निगम की वर्ष 2005–06 की वार्षिक योजना राज्य सरकार द्वारा निर्धारित परिव्यय 117.25 करोड रू. के आधार पर तैयार की गयी है, जिसके अन्तर्गत 1200 नई बसों को क्रय कर निगम के बस बेड़े को और सुदृढ़ बनाना है। वार्षिक योजना में चेसिसों के क्रय एवं बॉडी–निर्माण पर 112.40 करोड़ रू. तथा बसों के जीर्णोद्धार पर 1.00 रू. करोड़ रूपये का व्यय किया जाना प्रस्तावित है।

परिवहन निगम की वार्षिक योजना में 2.00 करोड़ रू. भूमि एवं भवन पर तथा 1.00 करोड़ रू. यात्री सुविधा पर तथा .85 करोड़ रुपये यंत्र संयंत्र एवं कम्प्यूटराइजेशन पर व्यय किया जाना प्रस्तावित है।

सारणी संख्या 4.1

1 वर्ष के अन्त में बसों की संख्या निगम बसे	5800
2. अनुबंधित बसें	1200
3. आन रोड बसों का प्रतिशत	96
4. बस उपयोगिता (किमी/बस/दिन)	321
5 लोड फैक्टर (प्रतिशत में)	62
6. ईंधन माध्य (किमी. प्रति ली.)	5.15
7. बस स्टाप अनुपात	5.38
8. कर्मचारी उत्पादकता (किमी. में)	61.68

वार्षिक योजना में दिसम्बर 2005 तक निगम के बस बेड़े में 916 बसे और सम्मिलित की जा चुकी हैं। इस वर्ष 4 अक्टूबर 2005 से लखनऊ महानगर परिवहन सेवा का शुभारम्भ किया गया । वर्तमान में 105 नगरीय बसों का संचालन किया जा रहा है। इसी अवधि में निगम की 96 प्रतिशत बसें आन रोड कर 315 किमी0 बस उपयोगिता एवं 60 प्रतिशत लोड फैक्टर प्राप्त किया गया है। इस अवधि में 755.93 करोड रू. की आय एवं 23.52 करोड़ का शुद्ध लाभ अर्जित किया गया।

स्रोत– उ0 प्र0 राज्य सड़क परिवहन की वार्षिक पत्रिका के अनुसार

वर्ष 2006–07 की वार्षिक योजना–

निगम की वर्ष 2006–07 की वार्षिक योजना सरकार द्वारा निर्धारित परिव्यय 110.00 करोड़ के आधार पर तैयार की गयी है, जिसके अन्तर्गत 1000 नई बसें निगम के बस बेड़े में सम्मिलित की जानी प्रस्तावित हैं। वार्षिक योजना में चेसिसों के क्रय एवं बॉडी निर्माण पर 100.60 करोड़ रू0 तथा बसों के जीर्णोद्धार पर 2.00 करोड़ रू0 का व्यय किया जाना प्रस्तावित है वार्षिक योजना में 5.00 करोड़ रू0 भूमि एवं भवन पर 1.00 करोड़ रू0 यात्री सुविधा पर 1.4 करोड़ रू0 यंत्र संयत्र एवं कम्प्यूटराइजेशन पर व्यय किया जाना प्रस्तावित है।

संचालन

प्रदेश के बहुमुखी विकास में परिवहन व्यवस्था का महत्पूर्ण योगदान रहा है। राष्ट्रीयकृत परिवहन व्यवस्था के अन्तर्गत सर्वप्रथम 15 मई, 1947 को लखनऊ–बाराबंकी राष्ट्रीयकृत बसों के संचालन का मुख्य उद्देश्य प्रदेश की जनता को कुशल एवं सस्ती परिवहन सेवा सुलभ कराना था।

चतुर्थ पंचवर्षीय योजना के चौथे वर्ष में उत्तर प्रदेश शासन ने सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950 के अन्तर्गत उ. प्र. राजकीय रोडवेज को 1 जून 1972 से उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम के रूप में गठित कर दिया है।

सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950 की धारा–18 में निगम के कार्यो का उल्लेख किया गया है। जिसके अनुसार निगम का कर्तव्य दक्ष,पर्याप्त, मितव्ययी और उचित तौर से समन्वित सडक परिवहन सेवा प्रणाली का प्रबन्ध एवं उसमें अभिवृद्धि करना है।

राष्ट्रीयकरण की स्थिति–

परिवहन निगम द्वारा मुख्यतः प्रदेश के राष्ट्रीयकृत मार्गों पर बस सेवाओं का संचालन किया जाता है किन्तु यात्रियों की माँग को देखते हुये कुछ ऐसे मार्गों पर भी अनुज्ञा–पत्र प्राप्त कर सीमित संख्या में बसों का संचालन किया जा रहा है। जो राष्ट्रीयकृत नहीं है। प्रदेश में सार्वजनिक निर्माण विभाग द्वारा निर्मित 118063 सड़क किमी0 मार्ग पक्के व मोटर चलाने योग्य है। इन मार्गों में से 26729 किमी. मार्ग राष्ट्रीयकृत है। इन राष्ट्रीयकृत मार्गों की शुद्ध लम्बाई 17729 किमी है जो कि कुल पक्की सड़कों का लगभग 15 प्रतिशत है। इसके विपरीत देश के कुछ प्रान्तों जैसे महाराष्ट्र, कर्नाटक, गुजरात, आंध्र प्रदेश व हरियाणा में लगभग शत प्रतिशत मार्ग राष्ट्रीयकृत हैं।

संचालित सेवाओं के प्रकार–

निगम का सदैव प्रयास रहा है कि उसकी सेवाओं का लाभ अधिकाधिक यात्रियों को मिले इस हेतु प्रदेश के विभिन्न अंचलों में लम्बी दूरी एवं शटल सेवाओं दोनों का संचालन आवश्यकता के अनुरूप किया जा रहा है।

अ. शटल सेवायें मुख्यतः तहसील/ब्लाक मुख्यालय एवं अन्य महत्वपूर्ण ग्रामीण अंचलों को जनपदीय मुख्यालय से जोडने के लिये संचालित की जाती है। निगम प्रयत्नशील है कि शटल सेवाओं को और अधिक सुदृढ किया जाय जिससे स्थानीय जनता की परिवहन आवश्यकतायें पूरी होती रहें।

ब. निगम द्वारा प्रदेश के प्रमुख नगरों को जोडने के लिये लम्बी दूरी की सेवायें भीसंचालित की जा रही है।

स. जनता की सुविधा के लिये देश के विभिन्न राज्यों के साथ पारस्परिक समझौतों के अन्तर्गत अन्तर्राज्यीय सेवाओं का संचालन किया जा रहा है।

ये सेवायें काफी उपयोगी तथा लोकप्रिय सिद्ध हुई है। प्रदेश के प्रमुख स्थानों से पंजाब, हरियाणा, राजस्थान व मध्य प्रदेश राज्यों के विभिन्न गन्तव्यों हेतु अन्तर्राज्यीय सेवाये संचालित की जा रही है। इसके अतिरिक्त दिल्ली के लिये भी प्रदेश के विभिन्न अंचलों से सीधी सेवायें संचालित की जा रही है।

द. निगम द्वारा बसों की डिजाइन तथा सीटों में भी परिवर्तन कर उन्हें अधिक आरामदेह बनाया गया तथा अपनी संचालन व्यवस्था यात्री उन्मुखी बनायी गयी। इस हेतु मार्गों पर कम किराये की बसों को जनता सेवा के रूप में संचालित कराया गया। दैनिक यात्रियों की सुविधा हेतु प्रचलित मासिक पास योजना को विस्तारित किया गया। पर्यटकों हेतु विशेष पास योजना प्रभावी की गयी।

य. कुछ मार्गों पर यात्री उपलब्धता तथा त्वरित यात्रा के दृष्टिगत मिनी बसों का भी संचालन कराया गया। कतिपय अर्न्तजनपदीय मार्गो पर नॉन स्टाप (पवन एवं पवन गोल्ड) बस सेवायें प्रारम्भ की गयीं। लम्बी दूरी की रात्रिकालीन सेवाओं में यात्री सुविधा हेतु 28 सीट व 15 बर्थ की शयनयान सेवाओं का संचालन भी प्रारम्भ किया गया है। प्रदेश के यात्रियों की वांछानुरूप कुछ चिन्हित मार्गों पर वातानुकूलित बस सेवाओं का संचालन भी प्रारम्भ कराया गया इन सभी प्रकार की बसों का संचालन यात्रियों में काफी लोकप्रिय हुआ। माह अक्टूबर 2004 में लखनऊ महानगर परिवहन बस सेवा के माध्यम से नगर बसों का कुछ चिन्हित मार्गों पर संचालन प्रारम्भ किया गया। जनता में लोकप्रियता एवं वांछा के आधार पर इसमें शनैः–शनैः विस्तार किया जा रहा है।

संचालन का सुदृढ़ीकरण–

उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम यात्रियों को बेहतर सुविधा प्रदान करने के लिये कृत संकल्प है। इस उद्देश्य की पूर्ति हेतु स्थापना के समय से ही बस बेड़े के सुदृढ़ीकरण तथा संचालन के प्रसार के लिये प्रयास किये जाते रहे हैं।

1. स्थापना के समय (वर्ष 1971–72 के अंत में) निगम में 4253 बसों का बेडा था, जिसका संचालन 1123 मार्गों पर किया जा रहा था। उस वर्ष निगम का अर्जित कि.मी. 22.88 करोड था तथा ले जाये गये यात्रियों की संख्या 25.13 करोड़ थी।

2. दशक के अंत तक वर्ष (वर्ष 1979–80 के अंत में) निगम के बस बेड़े में बसों की संख्या 5679 तक पहुँच गयी तथा बसों का संचालन 1782 मार्गों पर किया गया। संचालन में इस वृद्धि के परिणाम स्वरूप बसों द्वारा 39.53 करोड़ कि.मी. अर्जित किये गये तथा यात्रियों की संख्या 44.91 करोड़ हो गयी।

3. छठी पंचवर्षीय योजना के अन्तिम वर्ष 1984–85 में परिवहन निगम के संचालन में वृद्धि परिलक्षित हुई। बस बेडे में बसों की संख्या 6198 हो गयी। बसों का संचालन 1818 मार्गों पर करके 42.57 करोड़ किमी. अर्जित किया गया।

4. सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान निगम के बस बेडे को अधिक सुदृढ करने पर बल दिया गया। योजना अवधि की समाप्ति पर वर्ष 1989–90 में बस बेडा बढ़कर 8161 तक पहुँच गया। योजना काल के अन्तिम वर्ष में निगम की बसों का संचालन 2525 मार्गों पर कर 64.86 करोड़ किमी0 संचालित किया गया तथा 47.10 करोड़ यात्रियों को परिवहन सुविधा सुलभ करायी गयी।

5. वर्ष 1990–91 में परिवहन निगम के बस बेड़े में क्रमशः 469 व 480 नयी बसें सम्मिलित की गयीं। इन वर्षों में निगम द्वारा क्रमशः 61.22 व 62.88 करोड़ किमी0 संचालित कर क्रमशः 44.69 करोड़ व 45.46 करोड़ यात्रियों को परिवहन सुविधा सुलभ करायी गयी।

6. आठवी पंचवर्षीय योजना में 2722 नयी बसें निगम के बस बेड़े में सम्मिलित की गयीं। इन बसों के सम्मिलित किये जाने एवं 3142 निष्प्रयोज्य बसों को बेड़े से पृथक् किये जाने के फलस्वरूप निगम के बस बेड़े में वर्ष 1996–97 के अंत में 7463 बसें रह गयीं।

7. नवीं पंचवर्षीय योजना में 2427 नई बसें बेड़े में सम्मिलित की गयी एवं 3785 निष्प्रयोज्य बसों को बेड़े से पृथक किये जाने के फलस्वरूप निगम के बस बेड़े में योजना के अन्त में वर्ष 2001–02 में 6105 बसें रह गयी।

8. दसवीं पंचवर्षीय योजना के द्वितीय वर्ष 2003–04 में 967 नई बसें बेड़े में सम्मिलित की गयी एवं 1878 बसें (921 बसें निष्प्रयोज्य एवं 957 बसें उत्तरांचल राज्य को हस्तान्तरित की गयी) बेड़े से पृथक किये जाने के फलस्वरूप निगम के बस बेड़े में वर्ष 2003–04 के अंत में 5643 बसें रह गयीं।

9. यात्रियों को अधिक सुचारू रूप से परिवहन सुविधा सुलभ कराने के ध्येय से निजी बसों को अनुबन्धन में लेकर संचालित करने की योजना का प्रभावी क्रियान्वयन किया गया। बडी बसों के अनुबन्धन की योजना के साथ–साथ छोटे एवं शटल मार्गों पर भी मिनी बसों को अनुबन्ध के आधार पर संचालित करने की योजना को गति प्रदान की गयी। वित्तीय वर्ष 2003–04 के अंत में 674 बड़ी व 494 मिनी अनुबन्धित बसें निगम के नियंत्रण में संचालित हुईं।

10. दसवी पंचवर्षीय योजना के तृतीय वर्ष 2004–05 में 1048 नई बसें बस बेड़े में सम्मिलित की गयीं एवं 848 निष्प्रयोज्य बसें बेड़े से पृथक की गयीं जिसके फलस्वरूप निगम के बस बेड़े में वर्ष 2004–05 के अंत में स्वयं की 5843 बसें रह गयीं तथा 949 निजी अनुबन्धित बसें थी।

10. अप्रैल–दिसम्बर 2005 में 916 नयी बसें बस बेड़े में सम्मिलित की गयी। दिसम्बर 2005 के अंत में निगम के बस–बेड़े में स्वयं की 6079 तथा 877 निजी अनुबन्धित बसें रहीं।

निगम बसों में निःशुल्क यात्रा सुविधा व्यवस्था

अ. सम्माननीय नागरिक–

निम्नलिखित सम्माननीय नागरिकों को निगम की बसों में निःशुल्क यात्रा सुविधा अनुमन्य है, जिसकी प्रतिपूर्ति शासन के विभिन्न विभागों द्वारा की जाती है।

उपरोक्त श्रेणियों में मान्यता प्राप्त पत्रकारों एवं लोकसभा/राज्य सभा के माननीय सदस्यों के सहवर्ती द्वारा अतिरिक्त कर व अन्य करों का भुगतान स्वयं किया जाता है।

सारणी संख्या 4.2

सम्माननीय नागरिक	प्रतिपूर्तिकर्ता विभाग
1. उ0 प्र0 में निर्वाचित लोक सभा या राज्य सभा के सदस्य या सहवर्ती	परिवहन आयुक्त कार्यालय उ0 प्र0 लखनऊ ।
2. उ0 प्र0 विधान सभा के भूतपूर्व सदस्य व सहवर्ती	विधान सभा सचिवालय उ0 प्र0 लखनऊ ।
3. उ0 प्रदेश विधान परिषद के भूतपूर्व सदस्य व एक सहवर्ती	विधान परिषद सचिवालय उ0 प्र0 लखनऊ ।
4. स्वतंत्रता संग्राम सेनानी व एक सहवर्ती	निदेशक/सचिव स्वतंत्रता संग्राम सेनानी कल्याण परिषद लखनऊ ।
5. मान्यता प्राप्त पत्रकार	सूचना निदेशालय उ0 प्र0 लखनऊ
6. राष्ट्र/राज्य पुरस्कृत प्रदेश बेसिक/माध्यमिक विद्यालयों के शिक्षक	शिक्षा निदेशक (बेसिक शिक्षा) लखनऊ

स्रोत– उ0 प्र0 राज्य सड़क परिवहन की वार्षिक पत्रिका के अनुसार

ब. बीरता पुरस्कार से सम्मानित सैनिक एवं पुलिस बल के जवान बीरता पुरस्कार से सम्मानित प्रदेश के नागरिकों को परिवहन निगम की साधारण बसों में प्रदेश के अन्दर निःशुल्क यात्रा सुविधा अनुमन्य है। अतिरिक्त कर एवं अन्य करों का भुगतान बीरता पुरस्कार से सम्मानित नागरिकों द्वारा स्वयं किया जाता है। बीरता पुरस्कार धारकों को निगम मुख्यालय द्वारा निर्गत पास के आधार पर यात्रा सुविधा अनुमन्य की जाती है।

निम्नवत् बीरता पुरस्कारों में से किसी के भी धारक, यदि उ.प्र. के नागरिक हैं तो इसके अन्तर्गत यात्रा– सुविधा हेतु पात्र होंगे :–

सैन्य बल–

परमवीर चक्र, अशोक चक्र, सर्वोत्तम युद्ध सेवा मेडल, परम विशिष्ट सेवा मेडल, महावीर चक्र, कीर्ति चक्र उत्तम युद्ध सेवा मेडल, अतिविशिष्ट सेवा मेडल, वीर चक्र, शौर्य चक्र, युद्ध सेवा मेडल, सेना मेडल, विशिष्ट सेवा मेडल, मेशनइन डिस्पैंचेज, चीफ आफ दिआर्मी स्टाफ कमेन्डेशन कार्ड।

पुलिस बल–

राष्ट्रपति का पुलिस पदक, पुलिस पदक

स. विकलांग जन शासनादेश के अनुसार 40 प्रतिशत या अधिक किसी भी प्रकार की विकलांगता से ग्रस्त व्यक्ति को मुख्य चिकित्सा अधिकारी द्वारा प्रदत्त प्रमाण–पत्र होने पर उत्तर प्रदेश परिवहन निगम की साधारण बसों में निःशुल्क यात्रा सुविधा उपलब्ध है। निम्नांकित श्रेणी के विकलांगों के एक सहवर्ती को भी निःशुल्क यात्रा सुविधा उपलब्ध होगी:–

क. जो पूर्ण रूप से अंधे हों या अल्पदृष्टि (विकलांग जन अधिनियम 1995 की परिभाषा के अनुसार) वाले हों ।

ख. जो पूर्णरूप से मूक हो, बधिर हो या दोनों हों (विकलांग जन अधिनियम 1995 की परिभाषा के अनुसार)

ग. जिनके एक हाथ व एक पैर या जिनके दोनों हाथ या दोनों पैर कटे होने के कारण निष्प्रयोज्य हों ।

घ. जिनका एक हाथ एवं पैर या दोनो हाथ या दोनों पैर अपंग (पैरालाइज्ड) हों।

च. जो मानसिक रूप से मंद/रूग्ण हो (विकलांग जन अधिनियम 1995 की परिभाषा के अनुसार)।

विकलांग व्यक्ति तथा उसके अनुमन्य सहवर्ती को यात्रा हेतु निर्धारित अतिरिक्त कर (यात्री कर) का भुगतान करना होगा। अनुमन्य विकलांग को निःशुल्क यात्रा सुविधा मुख्य चिकित्सा अधिकारी द्वारा प्रदत्त प्रमाण–पत्र (मूल) के आधार पर प्रदान की जायेगी इस हेतु उसे कोई पास अथवा किसी अन्य अधिकारी से कोई प्रमाण पत्र प्राप्त करने का प्राविधान नहीं है, न ही किसी प्रतिहस्ताक्षर/मुहर की आवश्यकता है।

निगम बसों में रियायती यात्रा सुविधा व्यवस्था–

अ. बच्चों हेतु

5 वर्ष की आयु तक — निःशुल्क

5 वर्ष से अधिक परन्तु 12 वर्ष की आयु तक निगम के किराये में 50 प्रतिशत की छूट।

ब. मासिक पास योजना

दैनिक यात्रियों की सुविधा हेतु निगम में मासिक पास योजना लागू हैं। इस योजना के अन्तर्गत 25 एकल फेरों के किराये पर फेरों हेतु मासिक पास निर्गत किये जाते हैं।

स. आठ दिवसीय विशेष पर्यटन पास–

पर्यटकों की सुविधा के लिये निगम में आठ दिवसीय विशेष पर्यटन पास योजना लागू है। इस योजना के अन्तर्गत रू. 545/– के भुगतान पर आठ दिवस के लिये पास निर्गत किया जाता है। पास धारक इस समयावधि (आठ दिवस) में निगम बसों में कहीं भी आ जा सकते हैं, किमी. की कोई सीमा नहीं है।

परिवहन निगम की बसों में सुरक्षित यात्रा स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात विकास गत आवश्यकताओं के दृष्टिगत देश में सड़क मार्गो के निर्माण में काफी वृद्धि हुई है। प्रत्येक मुख्य मार्ग को सम्पर्क मार्गों से जोड़े जाने के प्रयास भी प्रगति पर हैं। देश की बढ़ती हुई जनसंख्या तथा जन आकांक्षाओं के अनुरूप सड़कों परचालित विभिन्न प्रकार के परिवहन साधनों कीसंख्या में भी काफी महत्वपूर्ण वृद्धि हुई है, जिसके कारण मार्गों पर मानवीय सुरक्षा की समस्या खडी हो गयी है। सुरक्षित यात्रा का सीधा सम्बन्ध चालक तथा वाहन की दशा से होता है। दुर्घटनाओं को कम करने तथा उनकी रोकथाम हेतु आवश्यक है कि वाहन तकनीकी दृष्टि से पूर्णतः दुरूस्त हों व नियंत्रित गति से चलाये जा रहे हों तथा चालक भी मानसिक रूप से स्वस्थ हों।

परिवहन निगम द्वारा यात्रा को निर्विघ्न सम्पन्न कराये जाने तथा यात्रियों को उनके गन्तव्य पर सुरक्षित पहुंचाने पर विशेष ध्यान दिया जाता है। इस हेतु यह प्रयास किया जाता है कि चालक मानसिक व शारीरिक रूप से स्वस्थ रहें तथा अधिक कार्य बोझ के कारण दुर्घटनायें न हों। इस हेतु सुनिश्चित किया जाता है कि चालकों को साप्ताहिक विश्राम नियमित रूप से दिया जाये। चालकों को बस चलाने के विभिन्न पहलुओं पर प्रशिक्षित करने हेतु निगम के कानपुर स्थित प्रशिक्षण संस्थान में व्यवस्था की गयी है।

चालकों की बस चालन क्षमता को उच्च स्तर का बनाये रखने तथा उनकी बस चलाने की आदतों में सुधार लाने हेतु निगम के मुख्य डिपोज में चालक प्रशिक्षकों की तैनाती भी की गयी है। कार्यशाला में पूर्ण जँच के उपरान्त पूर्णतः दुरूस्त वाहन मार्गों पर संचालन हेतु भेजे जाने की व्यवस्था भी आश्वस्त करायी जाती है वाहनों का निर्धारित रख–रखाव अनुरक्षण भी समय से सुनिश्चित कराया जाता है। तथा इस बात पर विशेष ध्यान दिया जाता है कि निर्धारित अनुरक्षण के पश्चात वाहनों में कोई तकनीकी खराबी न रह जाय। प्रत्येक दुर्घटना का विश्लेषण किया जाता है और यदि दुर्घटना हेतु कोई कार्मिक उत्तरदायी पाया जाता है तो उसके विरुद्ध अनुशासनिक कार्यवाही की जाती है। चालकों का समय–समय पर नेत्र व शारीरिक परीक्षण भी कराया जाता है। निगम मुख्यालय पर तैनात चिकित्सकों को क्षेत्रों में भेजा जाता है, ताकि क्षेत्रीय स्तर पर उनके द्वारा चालकों का नेत्र एवं शारीरिक परीक्षण किया जा सके।

दुर्घटनाओं की रोकथाम–

दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए निम्नलिखित उपाय किये जाते हैं–

अ. चालकों की अच्छी गुणवत्ता–

निगम के चालकों की गुणवत्ता प्राप्त करने हेतु उनकी नियुक्ति हेतु भी कठोर मानक निर्धारित किये गये हैं। निगम में चालक ट्रेड टेस्ट में सम्मिलित होने हेतु अभ्यर्थी का कक्षा आठ उत्तीर्ण होना व उसके पास भारी वाहन चलाने का कम से कम पांच वर्ष पुराना लाइसेंस होना अनिवार्य है। इन अभ्यर्थियों में से, दो स्तरों पर कठोर ट्रेड टेस्ट द्वारा, चालकों का चयन किया जाता है। प्रथम टेस्ट क्षेत्रीय समिति द्वारा लिया जाता है। इस टेस्ट में सफल अभ्यर्थियों का दूसरा टेस्ट प्रशिक्षण संस्थान, कानपुर में होता है। इसमें भी सफल होने के उपरान्त ही चालक पर नियुक्ति प्रदान की जाती है।

ब. चालकों का स्वास्थ्य व नेत्र परीक्षण–

– भर्ती के समय

– नियमित रूप से चालीस वर्ष के बाद।

स. अक्षम चालकों से बस चलाने का कार्य नहीं लिया जाता है।

द. चालकों का समय–समय पर प्रशिक्षण

य. चालकों की नशे की आदतों में अंकुश लगाना

निरीक्षण अधिकारियों को निर्देश दिये गये हैं कि वे अपने निरीक्षण के दौरान यह देखें कि कोई चालक नशे की हालत में तो नहीं है। यदि कोई चालक नशे की दशा में वाहन चलाते पाया जाता है तो वाहन चलाने के लिये वैकल्पिक व्यवस्था की जाती है तथा ऐसे चालक के विरुद्ध कार्यवाही सुनिश्चित करवायी जाती है।

र. दुर्घटना शून्य पुरस्कार प्रोत्साहन–

दुर्घटना न करने वाले चालकों को यह पुरस्कार निम्नानुसार दिया जाता है:–

क. 2 वर्ष तक दुर्घटना मुक्त वाहन संचालन के लिये प्रत्येक रू. 1000/–

ख. 3 वर्ष तक दुर्घटना मुक्त वाहन संचालन के लिये प्रत्येक रू. 1500/– वर्ष

ग. 4 वर्ष तक दुर्घटना मुक्त वाहन संचालन के लिये प्रत्येक रू. 2000/– वर्ष

घ. 5 वर्ष तक दुर्घटना मुक्त वाहन संचालन के लिये प्रत्येक रू. 2500/– वर्ष

ड. 6 वर्ष से 9 वर्ष तक दुर्घटना मुक्त वाहन संचालन के रू. 3000/– लिये प्रत्येक वर्ष

च. 10 वर्ष तक दुर्घटना मुक्त वाहन संचालन के लिये रू. 4000/– प्रत्येक वर्ष

छ. 11 वर्ष या उससे अधिक वर्षों तक दुर्घटना मुक्त वाहन रू. 5000/– संचालन के लिये प्रत्येक वर्ष ।

ज. अधिवर्षता आयु प्राप्त होने तक दुर्घटना मुक्त वाहन रू. 25000/— संचालन के लिये प्रत्येक वर्ष ।

शून्य दुर्घटना हेतु डिपो पुरस्कार निम्नवत् देय है :—

क्षेत्र में जिस डिपों मे पूरे वर्ष कोई दुर्घटना नहीं होगी उस डिपो को एक चल वैजयन्ती तथा 50 बसों से अधिक बेड़े वाले डिपो के सहायक क्षेत्रीय प्रबंधक को रू. 10000/— एवं प्रभारी अग्रजन को रू. 5000/— पुरस्कार स्वरूप प्रदान होंगे। 50 बसों से कम वाले डिपो के सहायक क्षेत्रीय प्रबंधक व प्रभारी अग्रजन को क्रमशः रू. 5000/— व रू. 2000/— पुरस्कार स्वरूप प्रदान होंगे।

दुर्घटना— राहत

1. सूचना मिलते ही अधिकारियों द्वारा ही अधिकारियों द्वारा घटना स्थल पर जा कर राहत कार्य करना।
2. अ— घायलों को अस्पताल में भर्ती करना।

   ब— घायलों को तत्काल आर्थिक सहायता रू. 250/— से रू. 500/— तक
3. मृतकों के आश्रितों को तत्काल अंतरिम आर्थिक सहायता रू. 1000/—
4. मोटर यान अधिनियम 1988 की धारा 140 के अन्तर्गत आर्थिक प्रतिकर

   अ. मृत्यु पर आश्रित को रू 50,000/—

   ब. विनिर्दिष्ट पूर्ण अपंगता पर रू. 25,000/—
5. उत्तर प्रदेश मोटर यान कराधान अधिनियम 1998 धारा 8 (2), के अन्तर्गत जिलाधिकारी की अनुशंसा पर परिवहन आयुक्त द्वारा सहायता।

अ. मृत यात्री के आश्रित को रू. 20000/—

ब. मृत गैरयात्री के आश्रित को रू. 5,000/—

स. विकलांग होने पर विकलांगता के प्रतिशत के अनुरूप देय उपरोक्त राहत का प्रतिशत।

यात्रियों की सुख–सुविधायें

बस स्टेशनों की व्यवस्था यात्रियों की सुविधा हेतु उत्तर प्रदेश के विभिन्न भागों के महत्वपूर्ण स्थानों पर 314 बस स्टेशनों/बुकिंग कार्यालयों की व्यवस्था की गयी है। इनमें से 235 बस स्टेशन निगम द्वारा निर्मित भवनों में तथा शेष 79 किराये के भवनों में है। बस स्टेशनों पर यात्री सुविधायें निगम के स्वनिर्मित बस स्टेशनों पर सामान्यतया यात्रियों के बैठने की व्यवस्था, जलपानगृह, शौचालय व पेयजल की सुविधायें उपलब्ध है। प्रमुख बस स्टेशनों पर यात्रियों की सुविधा के लिये समय–सारिणी व किराया सूची प्रदर्शित है। प्रमुख बस स्टेशनों पर पूँछताँछ कक्ष स्थापित किये गये हैं, जहाँ पर यात्री बस संचालन के विषय में आवश्यक जानकारी प्राप्त कर सकते है तथा बसों के आवागमन व अन्य आवश्यक सूचनाओं की घोषणा के लिये उद्घोषणा संयंत्रों की व्यवस्था की गयी है तथा प्रकाश की उचित व्यवस्था की गयी है, जिस हेतु सोडियम लैम्प लगाये गये हैं। विभिन्न बस स्टेशनों पर पंखों की व्यवस्था की गयी है। कुछ बस स्टेशनों पर जेनरेटर सेट स्थापित हैं, जिससे कि निर्बाध विद्युत आपूर्ति बनी रहे। परिसर में स्वच्छता बनाये रखने पर विशेष बल दिया जाता है। बस स्टेशनों में पी.सी.ओ. बूथ लगवाये गये हैं। निगम के बड़े बस स्टेशनों पर प्लेटफार्म की व्यवस्था की गयी है, जिसके अन्तर्गत विभिन्न गन्तव्यों के लिये बसें निर्धारित प्लेट फार्म से जाती है।। बड़े बस स्टेशनों पर सुलभ शौचालयों की व्यवस्था की गयी है तथा शेष में समान सुविधा देने हेतु निगम प्रयासरत है। प्रदेश के नगर निगम स्तर के नगरों में स्थित 20 बस स्टेशनों पर विकलांग यात्रियों के सुविधार्थ व्हील चेयर की व्यवस्था की गयी है।

यात्री सुविधाओं के दृष्टिकोण से बस स्टेशनों का मानकीकरण निगम अपने सीमित संसाधनों के बाद भी यात्री सुविधाओं में वृद्धि करने की दिशा में निरन्तर प्रयत्नशील है। यात्रियों को उपलब्ध करायी जाने वाली सुविधाओं की दृष्टि से बस स्टेशनों को सुपर अ, ब, स, एवं द श्रेणी में बाँटा गया है।

श्रेणीवार बस स्टेशनों पर प्रदान की जाने वाली सुविधाओं का नव निर्धारण निम्नवत् किया गया है, जिसके अनुसार शनैः शनैः निगम अग्रसर होगा–

श्रेणी–द

1. पेयजल की व्यवस्था– नगरपालिका आपूर्ति एवं इण्डिया मार्क–।। हैण्ड पम्प
2. प्रकाश व्यवस्था
3. पंखों की व्यवस्था
4. बैठने के लिये बेंचे एवं कुर्सियाँ
5. किराया सूची एवं समय सारिणी का डिस्प्ले
6. बुकिंग एवं पूछताछ काउन्टर
7. परिवाद / सुझाव पेटिका
8. शौचालय / मूत्रालय (पुरूष / महिला)
9. जलपानगृह

श्रेणीः स–द में उपलब्ध सुविधाओं के अतिरिक्त निम्नलिखित सुविधाओं की उपलब्धता

10. बोर्डिंग प्लेटफार्म
11. स्टाल
12. पी.सी.ओ.
13. यात्री शेड
14. मिनी ट्यूबवेल एवं मोल्डेड टैंक
15. आइडिल पार्किंग

श्रेणी–ब श्रेणी–स में उपलब्ध सुविधाओं के अतिरिक्त निम्नलिखित सुविधाओं की उपलब्धता

16. उद्घोषणा यंत्र
17. वाटर कूलर
18. इन–आउट इनक्वायरी
19. जनरेटर

20. प्रशासनिक कार्यालय

21. ड्राइवर कन्डक्टर रेस्ट रूम

22. प्राइवेट कार, स्कूटर रिक्शा पार्किंग

श्रेणी–अ श्रेणी–ब में उपलब्ध सुविधाओं के अतिरिक्त निम्नलिखित सुविधाओं की उपलब्धता

23. टेलीविजन

24. वातानुकूलित जलपानगृह

25. वातानुकूलित वेटिंग हाल

26. डारमैट्री

27. कम्प्यूटराईज्ड बुकिंग / रिजर्वेशन

28. कम्प्यूटराईज्ड एराइवल–डिपार्चर डिस्प्ले

29. ट्यूबवेल एवं आर.सी.सी. ओवर हैड टैंक

श्रेणी–सुपर अ श्रेणी–अ में उपलब्ध सुविधाओं के अतिरिक्त निम्नलिखित सुविधाओं की उपलब्धता

30. क्लॉक रूम

31. टूरिस्ट इन्फार्मेशन सेन्टर

32. वाशिंग मशीन

33. सिक्योरिटी गार्ड

अध्ययन क्षेत्र में सार्वजनिक परिवहन–

निगम का सदैव प्रयास रहा है कि उसकी सेवाओं का लाभ अधिकाधिक यात्रियों को मिले इस हेतु मण्डल के विभिन्न अंचलों में लम्बी दूरी एवं शटल सेवाओं, दोनों का संचालन आवश्यकता के अनुरूप किया जा रहा है। चित्रकूट मण्डल में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई सन 2001–02 में 4296 किलोमीटर थी, जो बढ़कर 2002–03 में 4639 किलोमीटर हो गयी एवं मण्डल में वर्तमान स्थिति में 4866 किलोमीटर कुल पक्की सड़कें हैं, जिसमें से लोक निर्माण

विभाग की सड़कों की लम्बाई 4499 किलोमीटर है तथा मण्डल में राष्ट्रीय राजमार्गों की लम्बाई 213 किलोमीटर है एवं मण्डल में प्रादेशिक राजमार्गों की लम्बाई 717 किलोमीटर है। अन्य जिला तथा ग्रामीण सड़कों की लम्बाई 3853 किलोमीटर है। जिस पर सार्वजनिक परिवहन विभाग यात्रियों की सुविधाओं के देखते हुये मण्डल के प्रत्येक जनपद में 235 बसों का निम्नलिखित स्थानों से संचालन कर रहा है। मंडल मुख्यालय बाँदा से कर्वी, हमीरपुर, इलाहाबाद, सतना, कानपुर, लखनऊ, झाँसी, अजयगढ, कैमहा, खजुराहो, नरैनी, कालिंजर, वाराणसी, राठ तथा जनपद कर्वी से अतर्रा, राजापुर, अजयगढ़, इलाहाबाद, कैमहा, खजुराहो, नरैनी, बांदा, महोबा, वाराणसी, अजमेर आदि स्थानों के लिये सार्वजनिक बसों का संचालन हो रहा है एवं जनपद हमीरपुर और महोबा से अलीगढ, आगरा, इलाहाबाद, इटावा, एटा, औरैया, कर्वी, कानपुर, ग्वालियर, चन्दला, छतरपुर, झाँसी, दिल्ली, नौगांव, सागर, हमीरपुर, मथुरा, तमकुही, पडरौना, फैजाबाद आदि स्थानों के लिये सार्वजनिक बस सेवायें संचालित करके यात्रियों को सुविधायें प्रदान की जाती हैं।

रोजगार–

एक रोजगार व्यक्ति वह है जो कि अपनी योग्यता के अनुसार प्रचलित मजदूरी की दर पर कार्य कर रहा है।

अध्ययन की सरलता को देखते हुये सड़क परिवहन के माध्यम से रोजगार के प्रारुप को दो भागों मे विभक्त किया जा सकता है–

1. प्रत्यक्ष रोजगार
2. अप्रत्यक्ष रोजगार

1. प्रत्यक्ष रोजगार

सड़क परिवहन की परिवहन सेवाओं में कार्यरत कर्मचारी एवम् निजी क्षेत्र के वाहन–स्वामी जो परिवहन के माध्यम से ही अपने जीवन–यापन के साधन जुटाते है। वे सडक परिवहन के माध्यम से प्रत्यक्ष रोजगार के अन्तर्गत कहे जा सकते है।

चित्रकूट धाम मण्डल में सड़क परिवहन के माध्यम से सार्वजनिक क्षेत्र में लगभग 1675 लोग कार्यरत हैं, जिनको स्थायी रुप से निगम के माध्यम से रोजगार के अवसर प्राप्त हुये हैं। इस प्रकार निगम में कार्य कर रहे कर्मचारियों में प्रशासनिक स्तर पर 69 लोग तथा निगम के लेखा विभाग में 12 लोग कार्यरत हैं तथा इसी प्रकार निगम के तकनीकी विभाग में 391 एवम् संचालन विभाग में 1203 लोगों को रोजगार के अवसर प्राप्त हुये हैं। इस प्रकार मण्डल प्रक्षेत्र में सड़क परिवहन निगम के माध्यम से 1675 लोगो को स्थायी रुप से रोजगार के अवसर प्राप्त हुये तथा निजी क्षेत्र में मण्डल में 412 बसों को परिवहन विभाग द्वारा पंजीकृत किया गया है जिसमे कम से कम 315 लोग तो वाहन स्वामी के रुप में हैं जिन्हें अपने वाहनों से प्राप्त आय के माध्यम से जीवनयापन के साधन जुटाने के अवसर प्राप्त हुये हैं। इस प्रकार मण्डल के अन्य छोटे वाहन हैं जिनको वाहन स्वामी द्वारा रोड़ मे चलाकर अपनी आय के साधन का माध्यम बना रखा गया हैं। शोध क्षेत्र चित्रकूट धाम मण्डल के बाँदा जनपद मे सार्वजनिक सडक परिवहन निगम के माध्यम से प्रशासनिक रुप मे 7 लोग

कार्यरत हैं तथा यातायात में 217 एवम् कार्यशाला में 50 लोगों को स्थायी रुप से रोजगार के अवसर प्राप्त हुये है। इस प्रकार परिवहन निगम के माध्यम से 274 लोगों को स्थायी रुप से रोजगार प्राप्त हुआ। इसी प्रकार शोध क्षेत्र मे माल ढोने के लिये ट्रकों तथा छोटे माल वाहनों का प्रयोग किया जाता है जिससे वाहन स्वामियों को स्थायी रुप से रोजगार के अवसर प्राप्त हुये हैं। निम्नलिखित सारणी के माध्यम से सड़क परिवहन के माध्यम से प्रत्यक्ष रोजगार में कार्यरत कर्मचारियों (लोगों) की संख्या प्रदर्शित की गयी है।

निजी एवम् सार्वजनिक सड़क परिवहन के माध्यम से प्रत्यक्ष रुप से रोजगार में लगे व्यक्तियों की संख्या–

क्रम.सं0	सार्वजनिक क्षेत्र	निजी क्षेत्र
(1)	यात्री परिवहन सेवा में	1. यात्री परिवहन सेवाओं में
A	चालक (89)	(120) कार्यरत कर्मचारी
B	परिचालक (68)	2. लघु यात्री परिवहन के माध्यम
C	सहायक क्षेत्र प्रशासन (9)	(1020) कार्यरत कर्मचारी
D	कार्यशाला (49)	3. माल परिवहन सेवाओं के माध्यम से
E	ट्राफिक (47)	(260) कार्यरत कर्मचारी
(2)	संविदा	4. लघु माल परिवाहन सेवाओं के
	चालक/परिचालक (235)	माध्यम से (360) कार्यरत कर्मचारी

स्रोत :– निजी एवम् सार्वजनिक कार्यालय से प्राप्त आँकडो के आधार पर।

इस प्रकार से लगभग 2022 लोगों को सड़क परिवहन के माध्यम से प्रत्यक्ष रुप से रोजगार के अवसर प्राप्त हुये। सार्वजनिक परिवहन निगम ने कर्मचारी के रुप मे बाँदा डिपो के माध्यम से 206 लोगों को चालक पद पर एवम् 186 परिचालक के रुप में कार्यरत लोगों को रोजगार के अवसर प्रदान किये तथा 9 कर्मचारी को प्रशासनिक पदों पर नियुक्त कर 49 कार्यशाला मे पद सृजित कर कार्य करने का

अवसर प्रदान किया तथा यातायात में 47 कर्मचारियों को नियुक्त कर कुल 262 लोगों को अपने यहाँ स्थायी रुप से रोजगार के अवसर प्रदान किये तथा अस्थायी रुप से (संविदा) चालक /परिचालक के रुप मे 235 लोगों को रोजगार प्रदान किया।

निजी सड़क परिवहन के माध्यम से 40 चालकों के रुप में कार्य कर रहे व्यक्तियों को रोजगार के अवसर प्राप्त हुये तथा इसी प्रकार 40 परिचालक तथा 40 क्लीनर सम्मिलित होते है। इस प्रकार निजी सड़क परिवहन की बसों में प्रत्यक्ष रुप से लगभग 120 व्यक्ति कार्यरत है एवम् निजी माल सेवाओं के माध्यम से 260 व्यक्तियों को रोजगार के अवसर प्राप्त हुये एवम् छोटे माल परिवहन जैसे– टैम्पों, टैक्सी, आटो, लोडर जीपें आदि वाहनों से कम सामान लाद कर किसी भी स्थान या स्थान विशेष पर पहुँचाने का कार्य कर आय का साधन जुटाते है। इस प्रकार जनपद में लघु माल सेवाओं के माध्यम से 360 व्यक्तियों को रोजगार प्राप्त हुआ बल्कि यह भी कहना गलत नही होगा कि परिवहन सेवा की आय के माध्यम से 3 से 4 परिवारों का भरण पोषण हो रहा है। जबकि लघु सवारी परिवहन के माध्यम से काफी लोगों को रोजगार मिला तथा परिवहन के माध्यम से कृषि सम्बन्धित लोगों को रोजगार के अवसर प्राप्त हुये जैसे– ट्रैक्टर धारक कृषक अपने परिवहन माध्यम से लघु कृषकों की जमीनों को जोत कर तथा कृषकों का कृषि से सम्बन्धी सामान शहरों से ढोकर लाने पर भाड़े के रुप में आय प्राप्त करते है, जिससे कृषकों के परिवार की आर्थिक स्थिति और सुदृढ़ होती है।

मौसमी रोजगार

कुछ व्यवसाय या उत्पादन क्रियायें स्वभाव मौसमी होती हैं जिनमे व्यक्तियों को केवल एक समय विशेष में या मौसम विशेष मे ही रोजगार मिलता है। वे गैर मौसमी समय मे वेरोजगार रहते है अर्थात उन्हें पूरे वर्ष रोजगार नहीं मिल पाता। मौसमी बेरोजगारी की एक किस्म और होती है । कुछ व्यवसायों में श्रम की माँग अनियमित रहती है। दूसरे शब्दों में कुछ उद्योग ऐसे होते हैं जो अकस्मिक या सामयिक श्रमिकों का प्रयोग करते है, जिनकी बीच–बीच में या रुक–रुक कर आवश्यकता पड़ती है। मौसमी रोजगार की एक किस्म और होती है । कुछ मौसमों में

परिवहन के श्रम की माँग अनियमित रहती है। दूसरे शब्दों में कुछ विशेष महीनों में जैसे– अप्रैल,मई और जून के महीने में यात्री बसों के माध्यम से काफी आवागमन बढ़ जाता है जिससे इस समय निजी परिवहन सेवाओं में कुछ व्यक्तियों को काम मिल जाता है, जिसके माध्यम से कम से कम तीन चार महीने तक आय का साधन हो जाता है। चित्रकूट धार्मिक स्थल होने के कारण पर्वो में तथा खास कर दीपावली पर्व मे दूर–दूर से श्रद्धालु यहाँ आकर दीप दान करते हैं, जिसके कारण आवागमन बढ़ जाता है। और अधिक परिवहन सेवाओं की आवश्यकता पड़ती है तथा इन परिवहन सेवाओं मे कर्मचारियों की आवश्यकता होती है जिससे परिवहन स्वामी अल्प काल के लिये कर्मचारियों की नियुक्ति करते हैं तथा उन कर्मचारियो को अल्प समय का रोजगार प्राप्त होता है।

निजी एवम् सार्वजनिक परिवहन सेवाओं मे शादियों के सीजन मे तथा विशेष पर्वो के समय अधिक आवागमन के कारण यात्रियों की संख्या अधिक हो जाती है जिसके कारण परिचालक द्वारा यात्री टिकट बनाने में असमर्थता देखकर परिवहन–स्वामियों द्वारा परिचालक को एक सहायक परिचालक के रुप में कर्मचारी दे दिया जाता है, जो कि कुछ समय तक परिचालक के कार्यो मे सहयोग करता है जिससे उस कर्मचारी को कुछ दिनों तक रोजगार करने का साधन प्राप्त होता है ।

कुशल कर्मचारी–

कुशल कर्मचारियों को सड़क परिवहन में अधिकतर स्थायी रुप से सेवा करने का मैाका मिलता हैं। लेकिन इस बेरोजगारी के दौर में यह जरुरी नहीं कि प्रत्येक दक्ष व्यक्ति को उसके अनुरुप स्थायी रुप से उसे काम मिल सके । इसलिए काफी देखने को मिला है कि परिवहन सेवाओं मे दक्ष चालक या परिचालक को स्थायी रुप से उसके अनुरुप कार्य नहीं मिलता है। इसलिए उन व्यक्तियों को अस्थायी रुप से काम करके ही अपनी आजीविका का साधन जुटाना पड़ता है।

अकुशल कर्मचारी :–

अन्ट्रेन्ड व्यक्तियों से यहाँ यह आशय है कि अपने काम में दक्षता प्राप्त करने के लिए दक्ष कर्मचारियों के साथ रहकर अपने कार्य में दक्षता प्राप्त करना तथा इस बीच में किये गये कार्य का भी मेहनताना मिलता रहता है । ऐसे व्यक्ति अन्डर ट्रेनर माने जाते हैं तथा उन्हें एक निश्चित धनराशि कार्य करने के एवज में भुगतान की जाती हैं।

अल्परोजगार:–

खुली बेरोजगारी किसी विकासशील अर्थव्यवस्था में बेरोजगारी की समस्या के अत्यन्त छोटे भाग को स्पष्ट करती है। इसकी सार्थकता मजदूरी प्राप्त करने वालों के सन्दर्भ मे विशेषकर है। परन्तु स्वरोजगार वाले व्यक्तियों जैसे– कृषकों, ग्रामीण शिल्पकार, नगरीय शिल्पकार एवम् स्वव्यवसाय वाले लोगो में खुली बेरोजगारी नगण्य होती है। इनकी समस्या बेरोजगारी के एक पृथक प्ररूप को जन्म देती है । जिसे अल्प रोजगार कहा जाता है । अल्परोजगार वाले व्यक्ति वे है, जिन्हें अंशकालिक अथवा आकस्मिक रोजगार मिलता है अथवा जिनकी उत्पादकता नीची है। इन्हे पूर्ण कालीन और नियमित रोजगार नही मिलता है। इनकी क्षमता का पूर्ण विदोहन नहीं हो पाता है। उस अवस्था में अल्परोजगार की स्थिति होगी। जब किसी उत्पादक क्षेत्र मे अन्य उत्पादन साधनों को अपरिवर्तित रखते हुये कुछ श्रम बाहर करने पर भी कुल उत्पादन अपरिवर्तित रहे इसका यह भी आशय है कि उक्त क्षेत्र मे श्रम की सीमन्त उत्पादकता शून्य है। यदि श्रम कम उत्पादकता वाले व्यवसाय से अधिक उत्पादकता वाले व्यवसाय को हस्तांतरित किया जा सके तो भी अल्परोजगार की स्थिति होगी। कम उत्पादकता वाले क्षेत्र मे श्रम स्थानातरित करने पर उत्पादन मे होने वाली कमी की अपेक्षा दूसरे क्षेत्र जिसमे श्रम स्थानांतरित किया गया है । उसमें उत्पादन अधिक होगा। इससे कुल उत्पादन बढ़ जायेगा। किसी प्रकार यदि उत्पादन ढ़ाँचे में सामान्य संगठनात्मक परिवर्तन करने पर कुल उत्पादन बढ़ जाये तो भी पूर्व अवस्था अल्प रोजगार की घोतक होगी। उदाहरण के लिए सार्वजनिक परिवहन निगम ने अपनी बस सेवाओं मे अंशकालिक रूप मे कर्मचारियों की नियुक्ति कर अल्परोजगार सृजित किये हैं।

अप्रत्यक्ष रोजगार

सड़क परिवहन के माध्यम से बहुत उद्योग–धन्धे फल फूल रहे हैं एवम् बहुत लोगों को अपनी आजीविका जुटाने के साधन प्राप्त हुये हैं। यह कहना अनुचित नहीं है कि लगभग सभी उद्योग धन्धे परिवहन के माध्यम के कारण ही अपना कार्य कर रहे हैं, क्योकि किसी उद्योग को चलाने के लिए कच्चे माल की आवश्यकता पड़ती है । उस कच्चे माल की पूर्ति के लिए परिवहन ही एक सहायक माध्यम होता है । इस प्रकार उत्पादित माल को मंडियों तक बिक्री हेतु पहुँचाने का माध्याम परिवहन ही है। इस दृष्टि से किसी उद्योग को चलाने के लिए परिवहन पहिये का कार्य करता है। शोध क्षेत्र में चल रहे उद्योग धन्धो का सबसे महत्वपूर्ण माध्यम सड़क परिवहन है क्योकि यहां रेल परिवहन एक निश्चित दायरे तक ही सीमित है। यहाँ चल रहे उद्योग सड़क परिवहन के माध्यम से ही टिके है जैसे– बालू खनन, मोरम, ग्रेनाईट पत्थर उद्योग, ईंट उद्योग एवम् चावल तथा लाई उद्योग।

उद्योगों को बढ़ावा :–

सीमेन्ट इस्पात मोटर गाड़ी, सड़क निर्माण और पर्यटन उद्योग को काफी बढ़ावा मिला है। केवल स्वर्ण चतुर्भुज योजना के लिए भी 2001–04 के दौरान सीमेन्ट की वार्षिक खपत 25 से 40 लाख टन और इस्पात की 2.5 से 3 लाख मीटरी टन रही है। दरअसल, अक्सर महसूस किया जाने लगा है कि बेहतर सड़कों के माध्यम से माल वाहको के फेरे कम समय मे पूरे हो सकेंगे तथा कई धुरों वाले अधिक कुशल ट्रकों को सड़को को उतारने मे मदद मिलेगी। अप्रैल–सितम्बर 2003 मे कॉमर्शियल वाहनो की बिक्री 32 प्रतिशत बढी है। भारतीय सडंक निर्माण कम्पनियाँ विश्व मे कही भी सडंक परियोजनायें पूरी करने मे सक्षम हो जायेगी। तेज रफ्तार सुविधाजनक यात्रा से अधिक संख्या मे घरेलू और अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटक आकर्षित होंगे।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास से रोजगार सृजन :–

प्रतिदिन लगभग 3 लाख कर्मचारियों को (कुशल और अकुशल) प्रत्यक्ष रोजगार प्राप्त हुये । जैसे–जैसे और अधिक काम शुरु होगा ये आँकड़े काफी बढ़ जायेगे तथा अप्रत्यक्ष रोजगार कई गुना अधिक हो जायेगा।

स्रोत– योजना 2004 पेज नं0 26

ग्रामीण अर्थ व्यवस्था को प्रोत्साहन :-

शोध क्षेत्र के भीतरी इलाको से मुख्य बाजार केन्द्रो/शहरो तक सीधी और तेजी से पहुंच सडक परिवहन के माध्यम से खेतिहर पैदावार को तेजी से मंडियो मे पहुंचाया जा सकेगा जिससे जल्दी खराब हो जाने वाली वस्तुओ की पहुच के दयारे और निर्यात सम्भावनाओ मे वृद्वि होगी जिससे उत्पादक को बेहतर दाम मिल सकेगा और इस प्रकार उसकी आर्थिक स्थिति और सुदृढ़ होगी।

भारी राष्ट्रीय बचत :-

विश्व बैंक के एक अध्ययन के अनुसार अच्छी सडके हो जाने से परिवहन सेवाओं मे ईधन की बचत, वाहनों मे कम घिसावट और द्रुत परिवहन आदि के कारण लगभग 8 हजार रुपये की सालाना की बचत होगी। (1999 के मूल्यो के अनुसार)

सड़क निर्माण उद्योग को प्रोत्साहन :-

देश मे सडक निर्माण उद्योग को प्रोत्साहित करने के लिए केन्द्र सरकार ने कई प्रोत्साहन दिये है। इसमे से कुछ इस प्रकार है :-

* राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना से होने वाली अमदानी पर दस साल के लिये आयकर छूट।
* देश मे न बनने वाले सडक निर्माण उपकरणों पर सीमा शुल्क की पूरी छूट।
* बनाओ, चलाओ और हस्तान्तरित करो परियोजनाओं मे 40 प्रतिशत तक का अनुदान दिया जा सकता है।
* भारत के राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बांडो को पूंजीगत लाभो से मुक्त रखा गया है।

स्रोत– योजना 2004 पेज नं0 26

होटल उद्योग :–

नो होटल– टूरिज्म आज का नारा है। होटल उद्योग पर्यटन उद्योग के विस्तार पर निर्भर है। इसका पर्यटन से सीधा सम्बन्ध है होटल तथा केटरिंग उद्योग देश में पर्यटन ढाँचे का एक महत्वपूर्ण क्षेत्र हैं। यह उद्योग वस्तुओं तथा सेवाओं के क्षेत्र में पनपते अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार का महत्वपूर्ण अंग है। और सारे उद्योग सुविधा पूर्ण सड़क परिवहन माध्यम के सहारे चलाये जा सकते है क्योंकि पर्यटन तभी उस पर्यटक क्षेत्र मे पहुँचेगे जब उन्हें सुविधापूर्ण यात्रा करने को मिले।

सीमेन्ट तथा इस्पात उद्योगों को बढ़ावा :–

राष्ट्रीय राजमार्गो के विकास कार्यक्रमों मे सीमेन्ट तथा इस्पात की खपत बढने के कारण इस समय मन्दी के शिकार सीमेन्ट उद्योग तथा इस्पात उद्योग सीधे तौर पर लाभान्वित होगे । खपत ज्यादा होने के कारण उत्पादन बढ़ाना पड़ेगा। उत्पादन बढ़ाने पर उन उद्योगों को अधिक कर्मचारियों की आवश्यकता होगी। जिससे रोजगार के लिए कुछ नये पद सृजित होगे और लोगों को रोजगार का अवसर प्राप्त होगा।

सड़कों के निर्माण से रोजगार का सृजन :–

सड़क निर्माण की रोजगार सम्भाब्यता तो और भी अधिक व्यापक है । एक सरकारी आकलन के अनुसार राजमार्गो के निर्माण से 40 व्यक्ति प्रतिदिन प्रति किलोमीटर की दर से रोजगार का सृजन होगा। इस प्रकार दस वर्षो की अवधि मे 7.3 करोड मानव दिवस रोजगार सृजित होगा। इस प्रकार राजमार्गो के किनारे आवसीय बस्तियों, रेस्टोरेन्टों ,होटलों, ईधन स्टेशनों, यातायात नगरों और मोटर गैराजों आदि के निर्माण से सीमेन्ट इस्पात एवम् अन्य निर्माण सामग्री की खपत बढ़ेगी तथा बड़ी मात्रा में रोजगार के नये अवसर सृजित होंगे।

ग्रामीण औद्योगीकरण को प्रोत्साहनः—

कृषि पर अनुकूल प्रभाव के अलावा ग्रामीण सड़क परिवहन का गाँव के विकास और प्रगति में महत्वपूर्ण और सकारात्मक योगदान रहा है। ग्रामीण सड़कें अच्छी होने के कारण ईधन की बचत, मुनाफे में वृद्वि और उद्योगों में बढ़ोत्तरी हुयी है। अध्ययनो से पता चला है कि गाँवों मे सड़क परिवहन की उपलब्धता से ग्रामीण व्यक्तियों की औद्योगिक प्रगति हुयी है । चुनिन्दा क्षेत्रों में लघु कृषि प्रसंस्करण इकाईयों की संख्या लगभग पाँच गुना वृद्वि हुयी है। पहाडी क्षेत्रो मे कई ग्रामीण हस्तकला व्यवसायों के विकास मे महत्वपूर्ण योगदान किया है जैसे— बनाई, कसीदाकारी, टोकरियाँ बनाना, बाँस/लकड़ी के खिलौने, गुड़िया बनाना आदि इन लघु उद्योगों से रोजगार के नये अवसरों का सृजन हुआ है।

लाभप्रद कृषि से कृषकों का आर्थिक विकास :—

देश की लगभग 75 प्रतिशत जनता आज भी गाँवों में बसती है। सभी मौसमो मे परिवहन के लिए उपयुक्त सड़कों के अभाव मे एक ओर किसान को अपनी उपज का लाभप्रद मूल्य नहीं मिल पाता और दूसरी ओर उसे अपनी जरुरत का अधिकांश सामान मँहगे दामों में खरीदना पड़ता है। पक्की सड़कों के अभाव मे गाँववासी गम्भीर रुप से बीमार लोगो को तत्काल चिकित्सा सुविधा के लिए बाहर नही ले जा सकते और अच्छी सडको के अभाव मे कोई डॉक्टर आसानी से गाँव आने को तैयार नही होता। सरकारी कर्मचारी , शिक्षक, कृषि वैज्ञानिक आदि भी परिवहन की सुविधा न होने के कारण गाँव जाने को तैयार नहीं होते। अच्छी सड़कों की कमी के कारण कुछ क्षेत्रों, विशेष रुप से पर्वतीय क्षेत्रों में किसानों को मौसम की सब्जी, मटर, गाजर, शिमला मिर्च फल जैसे आम, अमरुद, पपीता आदि पौने दामो मे बेचना पड़ता है। दुर्गम स्थानो मे ऐसे माल को मंडियों या नगरों तक लाने में इतना खर्च आता है कि वह प्रतियोगिता में ठहर नहीं पाता । अगर अच्छी सड़कों का विकास कर सड़क परिवहन का विकास किया जाये तो शोधार्थी का मानना है कि ग्रामीण अर्थव्यवस्था का विकास किया जाना सम्भव है।

बालू खनिज उद्योगों को प्रोत्साहन :–

शोध क्षेत्र में बालू उद्योग लगभग बहुत अच्छा चल रहा है क्योंकि इस क्षेत्र में नदियों की बालू मकान बनाने के उपयोग में प्रयोग की जाती है तथा यहाँ से पड़ोसी जनपदों में भेजी जाती है। अध्ययन क्षेत्र में बालू खनन के लिए महुटा, केन का किनारा,दहनी , पहाड़ी, बदौसा आदि उपयोगी बालू के लिए पड़ोसी जनपदों में प्रसिद्व है। अध्ययन क्षेत्र से बालू ट्रकों के माध्यम से पडोसी जनपदों में भेजी जाती है तथा बालू खनन घाटों में बालू खोदने तथा ट्रकों में भरने के लिए सैकड़ों की तादाद मे दैनिक मजदूरी के रुप मे मजदूर काम कर अपनी आजीवका का साधन जुटाते है।

चावल उद्योग को प्रोत्साहन :–

उत्तर प्रदेश में एक समय अतर्रा चावल की मण्डी के रुप में प्रसिद्व था । आज भी यहाँ चावल मिनी प्लाण्टों के माध्यम से तैयार किया जाता है और बाहर की मण्डियों मे सड़क परिवहन के माध्यम से भेजा जाता है तथा यहाँ का चावल अन्य मण्डियों में प्रसिद्व होने के कारण जल्द ही बिक जाता है । चावल उद्योग से चल रहे मिनी प्लाण्ट मे कार्यरत कर्मचारियों को रोजी रोटी कमाने के साधन हैं।

लाई उद्योग का आधार:–

अतर्रा में चावल उद्योग होने के साथ–साथ यहाँ लाई भी बनायी जाती है क्योंकि यहाँ पर धान पर्याप्त मात्रा में मिल जाता है । अगर धान की कमी हुयी तो आसपास की क्षेत्रीय मण्डियों से आ जाता है। धान को उबाल कर तथा भट्ठियों के माध्यम से भून कर लाई तैयार की जाती है तथा तैयार लाई को आसपास की मण्डियों में सड़क परिवहन के माध्यम से बेचने को भेजी जाती है । अतर्रा शहर में तथा आसपास इस उद्योग के माध्यम से हजारों की संख्या में लोगों का रोजगार चल रहा है।

ग्रेनाईट उद्योग :—

मण्डल में अच्छी मात्रा में ग्रेनाईट पहाडियाँ उपलब्ध हैं इस ग्रेनाईट को तोड़कर क्रेशर के माध्यम से गिट्टी तैयार की जाती है तथा यहाँ की तैयार गिट्टी मण्डल के बाहर नगरों/महानगरों मे सड़क, मकान बनाने के उपयोग में लाई जाती है। क्रेशर उद्योग में हजारों लोग मजदूरी कर अपनी आजीविका का साधन जुटाते हैं । यह पत्थर खदानों से सड़क परिवहन के माध्यम से क्रेशर तक पहुँचाया जाता है तथा उत्पादित गिट्टी भी इन्हीं परिवहन माध्यमों से पड़ोसी जनपदों में भेजी जाती है । अगर यह कहा जाये तो कतई गलत नहीं है कि सड़क परिवहन के माध्यम से ही यह उद्योग फल फूल रहा है।

परिवहन के माध्यमों से अन्य सहायक रोजगार सृजन :—

सड़क के किनारे खुले ईंधन फिलिंग स्टेशनों के माध्यमों से रोजगार सृजन होता है एवम् राष्ट्रीय राजमार्गों के किनारे लोगों के द्वारा खोले गये ढांबों के माध्यम से तथा बस स्टैण्डों में जहाँ यात्रियों का आवागमन अधिक होता है वहाँ व्यक्तियो द्वारा चाय नाश्ते की दुकान खोलकर अपनी आय का साधन जुटाते हैं तथा उन होटलों में काम करने वाले व्यक्तियों को रोजगार सृजित होता है। इस प्रकार अगर देख जाये तो सड़क परिवहन के माध्यम से लगभग सभी उद्योग धन्धे प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रुप से कहीं न कहीं जुड़ें हैं। सड़को के किनारे अनेक लोग पी0सी0ओ0 तथा टायर पन्चर की दुकानें खोल कर एवम् मोटर गैराज, वाहन धुलाई सेन्टरों आदि से अपनी आजीविका का साधन जुटाते हैं।

प्रबन्ध एवं संगठन से सम्बन्धित समस्याएँ :–

वर्तमान के इस गतिशील युग में व्यक्ति को प्रतिदिन अपने स्थान से हटकर कई किलोमीटर दूर अपनी नौकरी, अपने व्यवसाय तथा धनोपार्जन के लिए उसे घर से बाहर निकलना पड़ता है और उसी दिन परिवार की विभिन्न समस्याओं के कारण वापस भी आना पड़ता है। इस व्यवस्था के लिए हमें आधुनिक गतिशील सुविधा की आवश्यकता होगी तथा इसको पूरा करने के लिए निजी क्षेत्र द्वारा परिवहन सेवाओं की व्यवस्था की गयी है। परिवहन सेवाओं में निजी क्षेत्र की भागीदारी उतनी ही महत्वपूर्ण है जितनी कि सार्वजनिक क्षेत्र की। वर्तमान में यदि वास्तव में देखा जाय तो सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा निजी क्षेत्र की यातायात व्यवस्था अधिक सफल है। वर्तमान में जनता भी सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था से ही अपनी यात्रा अधिक करती है। निजी क्षेत्र की बसें सदैव सही स्थिति में रहती हैं तथा कम समय में और सुविधापूर्वक व्यक्तियों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक की यात्रा करवाती हैं।

निजी क्षेत्र में बस आपरेटरों की समस्यायें–

निजी क्षेत्र की बसों में लोगों को यात्रा करने में किसी बात की परेशानी न हो इस बात का पूरा ध्यान रखा जाता है। निजी बस ऑपरेटर्स सदैव यही प्रयास करते हैं कि उनके ट्रांसपोर्ट में सदैव अच्छी स्थिति में बसें, ट्रक रहें। जिससे यात्रियों एवं व्यापारियों को परेशानियों का सामना न करना पड़े तथा ट्रांसपोर्ट में कार्यरत कर्मचारियों का भी वे पूरा ध्यान रखते हैं। इससे निजी क्षेत्र की बसों में एवं ट्रकों में लापरवाही नहीं होने पाती है। इस प्रकार से निजी क्षेत्र का यातायात व्यवस्था में अपना विशिष्ट स्थान होता है। उसे भुलाया नहीं जा सकता है।

शोधार्थी के सर्वेक्षण में निजी बस, ट्रक आपरेटरों के विचार के बारे में यह जानकारी प्राप्त हुई कि उनका सदैव यही प्रयास रहता है, कि यात्रियों एवं व्यापारियों को अधिक से अधिक सुविधाएं प्रदान की जायें, जिससे अधिक संख्या में यात्री एवं व्यापारी निजी क्षेत्र की ओर आकर्षित हों।

सड़क परिवहन में निजी क्षेत्र की भूमिका अत्यन्त महत्वपूर्ण है। मध्यम दूरी के लिए यह कार्य बहुत ही उपयुक्त है। सम्पूर्ण यातायात में सड़क परिवहन में निजी क्षेत्र की भागेदारी निरन्तर बढ़ती जा रही है। सड़क परिवहन क्षेत्र में निश्चय ही परिवर्तन देखने में आए हैं। यद्यपि राज्य सड़क परिवहन संस्थाओं की प्रचलन क्षमता में काफी सुधार आया है, इसके विपरीत उनके वित्तीय परिणाम निराशाजनक हैं। जनसंख्या में वृद्धि और प्राकृतिक साधनों के देशभर में फैलाव के कारण परिवहन की माँग अभूतपूर्व रूप से बढ़ी है। परिवहन क्षेत्र में इतनी विकास क्षमता बढ़ने के बाद भी सभी क्षेत्रों में माँग पूरी नहीं हो सकी है जबकि विकास बहुत अधिक हुआ है, परिवहन माँगों के अनुसार सुलभ नहीं हुआ है। परिवहन सुलभता जनसंख्या के एक बहुत बड़े बहुमत का मानव अधिकार होता जा रहा है इस प्रकार एक ओर मौजूदा यातायात के साधनों में अधिकाधिक यातायात क्षमता के लिए परिवहन संचार में परिवर्तन में विकास और तेजी की आवश्यकता है दूसरी ओर विशेषकर हमारे देश में और कई विकासशील राष्ट्रों में भी दूरदराज में रहने वालों के लिए परिवहन सुविधा सुलभ कराने की आवश्यकता है। इस आवश्यकता को निजी क्षेत्र की सहायता से ही पूरा किया जा सकता है। हमारी योजना ऐसी प्रणाली लाने की है जो रख–रखाव के चक्र को कम कर सके, और साधनों की दिक्कत होते हुए भी परसम्पत्तियों की उपयोगिता में वृद्धि कर सके तथा परिवहन के उप क्षेत्रों में अधिशेषों से बचा जा सके। परिवहन के सभी साधनों को मिलाजुलाकर क्षेत्रों में उन हितों की सेवा कर सकें जहाँ वे अधिक किफायती हैं और परस्पर सहायक हैं। लागत आधारित मूल्यों पर खड़े हैं तथा जहाँ प्रयोगकर्ता को अपने पसन्द का परिवहन साधन चुनने की पूरी स्वतंत्रता है। हमें उपलब्ध साधनों, संभावनाओं, स्टेट ऑफ आर्ट ज्ञान की पूरी जानकारी होनी चाहिए जो परिस्थितियों के अनुसार हो, और व्यावहारिक हो, हमें राष्ट्र के तकनीकी विकास में अपना योगदान भी करना चाहिए।

राष्ट्र की योजनाओं का सफलता पूर्वक संचालन करने के लिए सड़क परिवहन का तीव्र विकास होना अति आवश्यक है क्योंकि दिन प्रतिदिन बढ़ते यातायात के वहन में रेलें असमर्थ हैं। वर्तमान में यह भी स्वीकार करते हैं कि सड़क परिवहन विभिन्न करों के बोझ तले दबा हुआ है। सड़क परिवहन का विकास उत्तम एवं पर्याप्त सड़कों पर निर्भर करता है। पहले निजी बस सेवा का लाभ चंद पूँजीपतियों को प्राप्त होता था, सरकार को इसका लाभ नहीं मिलता था। अतः इसका प्रयोग राष्ट्र हित में नहीं किया जा सकता था, इसके अतिरिक्त बस क्षमता से अधिक सवारियाँ लिए जाने के कारण यात्रियों को यातनाएँ पहुँचती थीं। निजी क्षेत्र में निराशा का वातावरण बन गया, परन्तु जैसे–जैसे समय बीतता गया, स्थिति परिवर्तित हुई, सार्वजनिक क्षेत्र का स्थान निजी क्षेत्र ने ले लिया। निजी क्षेत्र में बस यातायात लाभ एवं सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा अच्छी सेवाएँ प्रदान कर रहा है । इसके बावजूद भी निजी बस, ट्रक मालिकों की कुछ समस्याएँ हैं जो निम्नलिखित हैं:–

1. किराए में वृद्धि का अधिकार नहीं है:–

निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था में बस मालिक अपनी इच्छा से किराया नहीं बढ़ा सकते हैं जबकि सार्वजनिक क्षेत्र में सरकार द्वारा किराया बढ़ा दिया जाता है उसके पश्चात् ही निजी क्षेत्र में बस मालिक किराये में वृद्धि कर सकते हैं। किराये में वृद्धि कर देने पर यात्रियों द्वारा यह माना जाता है कि किराये में वृद्धि हो गयी है। निजी क्षेत्र के परिवहन यात्री यह कहते पाये गये हैं कि कल तो हम इतने किराये में आये थे अभी किराये में वृद्धि नहीं हुई है। निजी बस मालिक स्वेच्छा से किराया नहीं बढ़ा सकते, भले ही डीजल मँहगा हो जाये। निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था अच्छी होने पर भी वह सरकार द्वारा घोषित किराये पर ही बसों का संचालन करने पर विवश होते हैं।

2. यात्रियों द्वारा किराया न देना :–

निजी क्षेत्र में यात्रा करने वाले सभी यात्री किराये का भुगतान नहीं करते हैं। कुछ असामाजिक तत्व एवं दादा प्रवृत्ति के लोग निजी बसों में बिना किराया दिए यात्रा करते हैं। यदि परिचालक इन असामाजिक तत्वों से किराया माँगता है तो उसकी पिटाई कर दी जाती है। आज चित्रकूट धाम मण्डल के प्रत्येक शहर से दस से पन्द्रह व्यक्ति बिना किराये के यात्रा करते हैं। बस चालक एवं परिचालक या बस मालिकों के परिचित व्यक्ति भी बिना किराया दिए यात्रा करते हैं। चित्रकूट धाम मण्डल के चारों जनपदों में स्थित सभी महाविद्यालय राष्ट्रीय मार्ग या राज्य मार्ग पर स्थित हैं। इन महाविद्यालयों में ग्रामीण अंचलों या दूर से आने वाले लगभग सभी छात्र बिना किराया दिए ही अपना आवागमन करते हैं। यह ही निजी क्षेत्र के बस मालिकों की प्रमुख समस्या यही है।

3. नियमित यात्रियों द्वारा निर्धारित किराये से कम राशि का भुगतान करना :–

नियमित यात्रा करने वाले यात्री बस परिचालकों से यह कहते पाये गये हैं कि हम रोजाना यात्रा करते हैं, इसलिए किराये में रियायत दी जानी चाहिए। नियमित यात्रा करने वाले यात्री यदि किसी स्थान में बीस रूपया किराया निर्धारित है तो वे पन्द्रह रूपये से अधिक किराया नहीं देते हैं और आराम से सीट पर कब्जा कर गन्तब्य स्थान तक यात्रा करते हैं। प्रतिदिन यात्रा करने से परिचालक भी उनसे कुछ नहीं कह पाता है, और वह जो किराया देते हैं, परिचालक चुपचाप रख लेता है । यदि परिचालक अक्खड़ स्वभाव का है, तो थोड़ा वाद–विवाद करता है लेकिन जब वह यह देखता है कि प्रतिदिन वाले सभी यात्री एक साथ बोलने लगते हैं तो वह चुपचाप रह जाता है और वह उन यात्रियों द्वारा जो किराया भुगतान किया जाता है, रख लेता है।

4. परमिट उपलब्ध न होना :—

निजी क्षेत्र के बस मालिकों को राज्य सरकार से नवीन परमिट समय पर उपलब्ध नहीं होते हैं । बढ़ती हुई जनसंख्या के अनुपात में नवीन परमिटों का वितरण न होने से बसों में क्षमता से अधिक भीड़ हो जाती है जिससे यात्रियों को भी अनावश्यक कष्ट उठाना पड़ता है। राज्य शासन को जनसंख्या के अनुपात में परमिटों का वितरण करना चाहिए जिससे निजी बस मालिकों द्वारा बसों की संख्या में वृद्धि की जा सकें। इस बढ़ती हुई भीड़ को कम किया जा सके, इसके लिए निजी क्षेत्र में प्रतिवर्ष नये परमिटों को बनाया जाना चाहिए, जिससे निजी क्षेत्र के बस मालिकों की समस्या का हल किया जा सके।

5. कर की अधिकता :—

निजी क्षेत्र के बस मालिकों को बसों का संचालन करने पर सार्वजनिक क्षेत्र की अपेक्षा अधिक करों का भुगतान करना पड़ता है। करों का अधिक भुगतान करने से निजी बस मालिकों की आय में कमी आती है। कर भुगतान न करने की दशा में, निजी बस, ट्रक मालिक सड़कों पर अपनी बसों एवं ट्रकों का संचालन नहीं कर सकते हैं। करों की दर निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बराबर होनी चाहिए परन्तु ऐसा नहीं होता है। निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था पर अधिक कर राज्य शासन द्वारा निर्धारित किया गया है।

6. पुलिस स्टाफ द्वारा किराये का भुगतान न करना :—

निजी बस मालिकों की यह समस्या विकराल है। जिस पुलिस स्टेशन से बस गुज़रती है और जहाँ तक बस जाती है इस बीच जितने भी पुलिस स्टेशन पड़ते हैं वहाँ पुलिस स्टाफ किराये का भुगतान नहीं करता है। यदि परिचालक किराया माँगता है, तो उसकी पिटाई कर दी जाती है तथा उसको बंद करने की धमकी दी जाती है, जिससे परिचालक कुछ कह नहीं पाता है। पुलिस स्टाफ के साथ उनके बच्चे एवं परिवार के लोग भी किराये का भुगतान नहीं करते हैं और इसके साथ–साथ बस में सीट पर बैठकर यात्रा करते हैं।

7. निम्न स्तर की सड़कों की समस्या :–

आर्थिक एवं औद्योगिक विकास के रथ का पहिया राष्ट्रीय एवं प्रादेशिक राज्य मार्गों पर ही तेजी से घूमता है। उ0प्र0 का चित्रकूट धाम मण्डल इस दृष्टि से पूरी तरह अभागा है। सम्पूर्ण प्रदेश की अपेक्षा इस मण्डल की सड़कों की हालत अत्यन्त दयनीय है। सरकारी कागज में सड़कों के डामरीकरण का प्रतिशत 65 प्रतिशत से ऊपर है, ऐसा है भी परन्तु सडकें कच्ची सड़कों से भी बदतर हैं। ऐसी स्थिति में निजी बस मालिकों की नयी बसें एवं ट्रकें दो–तीन वर्षों में पूर्णरूपेण खटारा हो जाती हैं।

8. भ्रष्टाचार की समस्या :–

विशेष अवसरों जैसे– शादी, ब्याह या पर्यटन के लिए परमिट लेने या कर जमा करने या अन्य किसी कार्य से अधिकारियों एवं कर्मचारियों के पास जाने पर व पहले तो वे कार्य करते ही नहीं हैं यदि करते भी हैं तो रिश्वत लेते हैं। वर्तमान में अधिकारी और कर्मचारी इतने भ्रष्ट हो गये हैं कि वे बिना पैसों लिए कोई कार्य नहीं करते हैं। जिससे निजी बस आपरेटर दूसरे प्रदेश या अन्यंत्र किसी दूसरे गंतब्य स्थान पर बस ले जाने को तैयार नहीं होते जिससे उनके आय का काफी नुकसान होता है।

9. आर.टी.ओ. द्वारा चेकिंग :–

आर.टी.ओ. द्वारा चेकिंग की जाती है। बस मालिकों के सभी कागजात होने पर भी उन्हें नहीं छोड़ा जाता है। उनका चालान करने के साथ–साथ उनसे मोटी रकम अतिरिक्त धनराशि के रूप में भी वसूल की जाती है। चित्रकूट धाम मण्डल में स्थित पवित्र दर्शनीय स्थल "चित्रकूट" जहाँ पर प्रत्येक अमावस्या को लाखों श्रृद्धालु दर्शन करने आते हैं इन श्रृद्धालुओं को लेकर आयी बसें जो कि जनपद या मण्डल के विभिन्न क्षेत्रों से आती हैं उनकी जानबूझकर चेकिंग आर.टी.ओ. द्वारा की जाती है। या तो मोटी रकम ली जाती हैं नहीं तो बेवजह उनका चालान सारे कागजात पूर्ण होने के बावजूद कर दिया है। यह समस्या भी निजी बस आपरेटरों की प्रमुख समस्या है।

10. दुर्घटनाएँ :–

उत्तर प्रदेश में बढ़ रही दुर्घटनाएँ भी एक चिंता का विषय बनी हुई हैं। निजी बसें तेज गति से चलती हैं क्योंकि बसों की दशा सही होती है। सड़के खराब होने के कारण अथवा अकुशल चालक या उनके द्वारा नशे की हालत में वाहनों को तेज गति से चलाने से दुर्घटनाएँ हो जाती हैं, जिससे निजी बस मालिकों को अनावश्यक परेशानियों का सामना करना पड़ता है।

11. बाईपास की समस्या :–

शहर से होकर बसें गुजरने से बहुत अधिक समय लग जाता है जिससे डीजल की अधिक खपत होती है। बाई पास बन जाने से बसें एवं ट्रक शहर से न गुजर कर बाईपास मार्ग से गुजरने लगेंगी जिससे समय व डीजल दोनों की बचत सम्भव है।

निष्कर्ष के रूप में यह कहा जा सकता है कि बस एवं ट्रक मालिकों को उपयुक्त समस्याओं का सामना तो करना ही पड़ता है, तथा इसके साथ–साथ युग परिवर्तन से अनेक नवीन समस्याओं का भी जन्म होता है। इन नवीन समस्याओं से भी निजी बस एवं ट्रक मालिकों को जूझना पड़ता है। राज्य शासन को चाहिए कि निजी बस एवं ट्रक मालिकों को बस एवं ट्रक संचालन के लिए नियमों को लचीला बनाकर इस क्षेत्र में लोगों की अधिक भागेदारी को निमंत्रण देना चाहिए क्योंकि निगम की खटारा बसों से यात्रा करने में अधिक समय लगने के कारण यात्री निगम की बसों में यात्रा करना कम पसंद करते हैं इसलिए निजी क्षेत्र को प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए । यद्यपि निजी क्षेत्र में कर आदि की चोरी भी होती है, लेकिन सार्वजनिक क्षेत्र से फिर भी कम होती है। वर्तमान में जनता निजी क्षेत्र की परिवहन व्यवस्था को अधिक पसंद कर रही है।

सार्वजनिक क्षेत्र में बस परिवहन की समस्या–

आधुनिक युग परिवहन का युग है। परिवहन ही आज उन्नति एवं विकास की आधार शिला व धुरी मानी जाती है। वर्तमान में किसी भी राष्ट्र की उन्नति का रहस्य वहँ का उन्नत एवं विकसित परिवहन होगा। इसी बात को ध्यान में रखते हुये शोधार्थी ने चित्रकूट सम्भाग में निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात का ब्यवहार एवं समस्याएँ विषय के अन्तर्गत शोध कार्य किया है। क्योकि परिवहन के नाम पर जल, थल के साधनों का वर्तमान में अपार महत्व है। अतः सड़क परिवहन एक ऐसा साधन है, जोकि ज्ञान विज्ञान की प्रगति और औद्योगिक उन्नति के लिए राष्ट्र के प्रत्येक कोने में सहायक है। उ0 प्र0 राज्य सड़क परिवहन निगम यात्रियों को सुलभ तथा सुरक्षित माल ढुलाई से सम्बन्धित सेवा प्रदान करने के लिये बसों का संचालन करता है। बसों के संचालन एवं मरम्मत हेतु विभिन्न प्रकार के ब्यय किये जाते है। यात्रियों को समुचित सेवा प्रदान करने के लिये निगम तथा सम्भागीय कार्यालय डिपो में कर्मचारी एवं अधिकारी कार्यरत हैं। इन्हें इनके द्वारा की गई सेवाओं के बदले में पारितोषिक के रूप में वेतन एवं भत्तें प्रदान किये जाते हैं।

सार्वजनिक क्षेत्र का बढ़ता हुआ घाटा एक सफेद हांथी के रूप में सरकार के गले में बँधा है। सार्वजनिक क्षेत्र की डाँवाडोल होती वित्तीय स्थिति की गहन जाँच के लिये एक उच्च स्तरीय समिति कार्य कर रही है। इस समिति की जब रिपोर्ट सरकार को प्राप्त हो जायेगी तब राष्ट्रीयकरण का भावी कार्यक्रम तय हो सकेगा। सार्वजनिक क्षेत्र की बसों में यात्रा करने वाले व्यक्ति सरकार एवं निगम दोनो को कोसते है। एक ओर घाटा और दूसरी ओर मासिक ह्रास होता है। सार्वजनिक क्षेत्र में भृष्टाचार अपनी चरम सीमा पर पहुँच रहा है। भृष्टाचार की खुली छूट अधिकारियों व कर्मचारियों को है। भृष्टाचार को समाप्त करने के लिये अभी तक शासन ने कोई कदम ईमानदारी से नहीं उठाया है। इसे कभी नई

दिशा देने के बारे में सोंचा ही नहीं गया । सार्वजनिक क्षेत्र की परिवहन समस्या को विक्रय कर और राजस्व कर का दूध वाली गाय माना जाता है। परिवहन विभाग में इतना राजनीतिक हस्तक्षेप है। कि उससे उबरना तब तक सम्भव नहीं लगता है। जब तक परिवहन विभाग को पूरी तरह विकेन्द्रित नहीं किया जाता। जब शासन को भीड़ इकट्ठी करनी होती है, तब तत्काल परिवहन विभाग की सेवाएँ ले ली जाती है। राजनैतिक चन्दा एकत्रित करने में भी यह विभाग मददगार साबित होता है।

खराब सड़कों के मामले में देश में सबसे अग्रणी माना जाने वाला उत्तर प्रदेश दुर्घटनाओं के मामले में भी पीछे नहीं है। खराब सड़कों पर बढ़ता हुआ दबाव भी दुर्घटनाओं का एक कारण है। ऐसे वाहन भी सड़को पर दौड रहें है। जिनका रजिस्टेशन भी नहीं हुआ है। परिवहन विभाग की लाईसेन्स प्रणाली दोषपूर्ण है। और इस प्रणाली में परिवर्तन करना होगा। वाहन की फिटनेस भी बिना देखे दे देना अपने आप में एक जघन्य अपराध है। उत्तर प्रदेश में करों की चोरी तो होती ही है, यह राज्य अन्य राज्यों से कर में भी पिछड़ा हुआ है। अन्य राज्यों में जब सार्वजनिक क्षेत्र की बसें प्रवेश करती है। तो अधिक प्रवेश कर लेती है, परन्तु जब उत्तर प्रदेश में अन्य राज्यों की बसे प्रवेश करती हैं तो हम कम प्रवेश कर लेते है। निगम द्वारा संचालित बस मार्गो पर चलने वाली अवैध बस संचालन को रोकने की वर्तमान में आवश्यकता है। अवैध बस संचालन उत्तर प्रदेश के लिये धातक सिद्ध हुआ है। सार्वजनिक क्षेत्र में बस यातायात की समस्याएँ निम्न लिखित है–

1. बिना टिकिट यात्रा की समस्या–

बिना टिकट यात्रा की समस्या सार्वजनिक क्षेत्र के लिये एक विकराल समस्या है। ऊँचे व मध्यम परिवार के पढ़े लिखे सम्पन्न लोग तक अपने 15 वर्ष तक के बच्चों को 11 वर्ष का बताकर पूरे टिकट के बजाये आधा टिकट लेकर तथा 5 वर्ष के बच्चे को 2.5 वर्ष का बताकर बिना टिकट यात्रा करते हैं। बिना टिकट यात्रियों की समस्या परिवहन सेवाओं में सबसे अधिक हैं।

बिना टिकट यात्रा करने वालों में एक बड़ा वर्ग विभागीय कर्मचारियों का भी है। निगम के कर्मचारियो एवं अधिकारियों को निगम की बसों में यात्रा करने के लिये निःशुल्क पास प्रदान किये जाते है। पुलिस महकमा भी बिना टिकट यात्रा करने वालों में प्रमुख रूप से भागीदार है।

2. सार्वजनिक क्षेत्र के वाहनों की दैयनीय स्थिति–

सार्वजनिक क्षेत्र की चित्रकूट सम्भाग की बसें जो वर्तमान परिवहन सेवाएँ प्रदान कर रही है,उनमें से अधिकांश बसों की दशा बडी दैयनीय एवं चिन्तनीय है। शोधार्थी द्वारा यह देखा गया है, कि सार्वजनिक क्षेत्र में घटिया किस्म की बसें क्रय की जाती है। जो तीन या चार माह के बाद पुरानी एवं जर्जर अवस्था में दिखाई देने लगती है। बसों की खिड़कियों में कांच का न होना दरवाजें का अभाव ब्रेक आदि ठीक न होना बसों की सफाई व धुलाई न होना,लाइट व हॉर्न का अभाव सीटें फटी होना आराम दायक सीटों का अभाव आदि सार्वजनिक क्षेत्र की बसों की विशेषताएं हैं। कभी–2 यात्रियों को बस स्टार्ट करवाने के लिये धक्के लगवाने पडतें है। जिससे बस चलना प्रारम्भ कर दें। मार्ग में बसों के ब्रेक फेल होना इंजन में खराबी आ जाना सार्वजनिक क्षेत्र की प्रतिदिन की दिनचर्या है। परिणाम स्वरूप यात्रियों को अपनी यात्रा अधूरी ही छोड़नी पडती है। और परेशानियों का अलग सामना करना पडता है।

3. बढतें हुये किराये की समस्या–

निगम की स्थापना के समय रेलगाडी का किराया बस के किराये से अधिक था परन्तु एक फरवरी 1961 से उत्तर प्रदेश में यात्री कर लगाया गया । इसे किराये में शामिल कर लिया गया जिससे बस का किराया रेलों के किराये से अधिक हो गया । 1 जुलाई 1985 से पहले प्रति यात्री प्रति किमी0 किराया हो गया । अर्थात 40 प्रतिशत किराये में वृद्धि हो गयी । बार–बार किराये की वृद्धि निगम की एक महत्वपूर्ण समस्या है।

4. दुर्घटनाओं में वृद्धि की समस्या–

सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा संचालित बसों में दुर्घटनाओं का सिलसिला अनवरत रूप जारी है। दुर्घटनाओं के परिणाम स्वरूप निगम को पूंजीगत हानि ही नहीं अपितु यात्रियों कों जान माल का नुकसान होता है। दुर्घटनाओं में वृद्धि का प्रमुख कारण वाहनों में निर्धारित सीट क्षमता से अधिक यात्रियों का बैठने, ड्राइवरों द्वारा अपने आस–पास यात्रियों का बैठाना एवं उनसे बात करना लाउड स्पीकर का तेज आवाज में बजाना एवं ड्राइवर का ध्यान अन्यंत्र रहना, यातायात संकेतों का पालन न करना ब्रेक कमजोर होना सड़को पर गतिरोधक का होना इन समस्त कारणों से दुर्घटनाओं की संख्या में दिन प्रतिदिन वृद्धि हो रही है। सड़क पर आवारा पशुओं का विचरण, बच्चों को माता–पिता द्वारा सड़क पर खेलने से न रोकना पैदल चलने वालों का परिवहन नियमों का ज्ञान न होने से भी सड़क दुर्घटनाओं मे वृद्धि हो रही है।

5. राष्ट्रीयकृत मार्गों पर अवैध बसों के संचालन की समस्या–

उत्तर प्रदेश में लगभग 40 प्रतिशत मार्गों का ही राष्ट्रीयकरण हुवा है। निजी बस परिवहन इन राष्ट्रीयकृत मार्गों पर अपनी बसों का संचालन कर रहा है। निजी बस परिवहन अवैध रूप से बसों का संचालन करके निगम को लाखों रूपये का चूना लगा रहा है। राष्ट्रीय परमिट के नाम पर निगम के बस अड्डों के सामने व समीप यात्रियों को कम किराया लेकर सेवाएं प्रदान कर रही हैं। राष्ट्रीयकृत मार्गों पर निजी क्षेत्र द्वारा अवैध रूप से बसों का संचालन करने से निगम का भारी क्षति उठानी पड़ रही है।

6. रियायती एवं फ्री पास आदि की समस्या–

सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा सामाजिक दायित्व का वाहन करते हुये स्वतंत्रता संग्राम सेनानी उनकी विधवाओं, पत्रकार, पुरूष्कृत शिक्षक , विकलांग एवं सामाजिक कार्यकर्ता तथा निगम के कर्मचारियों एवं अधिकारियों को फ्री पास एवं रियायती पास निगम द्वारा प्रदान किये जाते हैं, जिससे निगम को करोड़ो रूपये का नुकसान उठाना पड़ता है।

7. डीजल तेल एवं ग्रीस के मूल्यों में वृद्धि एवं खपत की समस्या–

डीजल तेल एवं ग्रीस के मूल्यों में समय–समय पर हुई वृद्धि भी निगम की एक प्रमुख समस्या है। डीजल तेल के बिना बसों का संचालन असंभव है। विगत वर्षों में डीजल एवं तेल के मूल्यों मे समय–समय पर वृद्धि हुई है, और इसके परिणाम स्वरूप निगम के लाभ में कमी हुई है। उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम की हानि में भी वृद्धि विगत वर्षों में हुई है। निगम की कई बसें धक्के से स्टार्ट होने बाद यात्रा समाप्ति तक चालू रखना पड़ता है जिससे अनावश्यक करोड़ों रूपये का डीजल बर्बाद होता है और राष्ट्र का आर्थिक एवं प्राकृतिक सम्पदा की हानि उठानी पड़ती है।

8. भण्डार सामाग्री एवं अतिरिक्त पुर्जों के मूल्यों में वृद्धि–

सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा यात्रियों को सुगम व सुविधाजनक यात्रा प्रदान एवं यात्री बसों का संचालन करने हेतु भण्डार सामाग्री जैसे लुब्रीकेट तेल टायर, ट्यूब्स, बैटरी तथा कलपुर्जे खराब हो जाने पर उनको परिवर्तित करना आवश्यक है। इन सामग्रियों के मूल्यों में निरंतर वृद्धि होती जा रही है, इसके कारण निगम को लाखों का अतिरिक्त भार वहन करना पड़ रहा है। भण्डार के मूल्यों में वृद्धि निगम की समस्या व परिचालन लागत में वृद्धि का कारण है।

9. अलाभप्रद मार्गों का संचालन एवं नगर वाहन परिचालन से हानि–

शासन द्वारा निगम का अलाभप्रद मार्गों पर बसों का संचालन करने के निर्देश दिये जाते हैं। अलाभप्रद मार्गों पर कम आय प्राप्त होती है जिससे सार्वजनिक क्षेत्र नुकसान उठाना पड़ता है। इस परिचालन से निगम का भारी हानि होती है।

10. मरम्मत और रख–रखाव की समस्या–

सार्वजनिक क्षेत्र के वाहनों के बिगड़े कल पुर्जों की मरम्त एवं रख– रखाव के लिये बसें घण्टों खड़ी रहती हैं। पुर्जों की मरम्मत के लिये निकाल लेना चाहिए और तत्काल दूसरे पुर्जे डाल देना चाहिये, तथा बाद में पुर्जों की मरम्मत होनी चाहिये। वर्कशाप कर्मचारियों को भी शिकायत है, कि उनको बसों की मरम्मत एवं रख–रखाव के लिये आवश्यक मात्रा में स्टोर से सामान आपूर्ति नहीं की जाती तथा स्टोर वालों की शिकायत है, कि खपत के हिसाब से आवश्यक मात्रा में सामान वर्कशाप में नहीं उपलब्ध कराया जाता है, वर्कशाप में जो सामान उपलब्ध है, उनकी चोरी भी हो जाती है, कुल मिलाकर बसों की हालत सदैव खस्ताहाल रहती है, और यात्रियों के लिये इन बसों मे यात्रा करना अभिशाप है।

3. निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में कर्मचारियों की समस्याएँ–

शोधार्थी द्वारा सर्वेक्षण में निजी बस मालिकों के विचारों की जानकारी ली तों उन्होंने इस बात से अवगत कराया कि हम हमेशा यही प्रयास करते हैं। कि हमारे यहाँ कार्यरत कर्मचारी संतुष्ट रहें, एवं अपना कार्य पूर्ण जिम्मेदारी एवं ईमानदारी व पूर्ण निष्ठा के साथ करें। इसके लिये निजी क्षेत्र के बस आपरेटर्स कर्मचारियों से मिलते रहते है, तथा उनकी समस्याओं के बारे में जानकारी प्राप्त करके उनको दूर करने का संपूर्ण

प्रयास करते हैं। अनेक ऐसी योजनाएँ निर्मित करते है। जिससे वे अधिक से अधिक संतुष्ट रहें। निजी क्षेत्र के बस मालिक सदैव अपने कर्मचारियों को एक नौकर की दृष्टि से न देखकर बल्कि उसे अपना भागीदार समझते है।, क्योकि कर्मचारियों के ऊपर ही हमारे ट्रांसपोर्ट का विकास संभव है। उन्होंने अपने कर्मचारियों को कुछ राशि मकान किराया भत्तें के रूप में देना शुरू कर दिया है। जिससे वे अपने मकान का किराया आसानी से चुका सकें, और उनका मनोबल उच्च बना रहे। निजी क्षेत्र के कर्मचारियों की निम्नलिखित समस्याएँ है–

1. निम्न आय–

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को बहुत कम पारिश्रमिक मिलता हैं और जो पारिश्रमिक प्राप्त होता है इससे कर्मचारियों के परिवार का खर्च बड़ी मुश्किल से चल पाता है। निम्न आय होने के कारण निजी क्षेत्र के कर्मचारियों का रहन सहन का स्तर भी निम्न है। निम्न आय का कारण सार्वजनिक क्षेत्र में नौकरी न मिल पाना एवं पेट भरने के लिये कोई भी काम करने को तत्पर रहना है।

2. आवास की सुविधा नहीं–

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को आवास की सुविधा उपलब्ध नही करायी गयी है। अभी थोडा मकान किराया भत्ता देना शुरू किया गया है। जो मकान किराये की राशि से कम है। निजी क्षेत्र के बहुत से कर्मचारी किराये के मकानों में रहते है। जिससे उनकी आय का एक बहुत बड़ा भाग मकान किराये की मद पर खर्च हो जाता है।

3. नौकरी की अनिश्चितता–

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को बस मालिक किसी भी समय उनकी गलती पकड़े जाने पर कार्य से निकाल सकते है। अतः इस क्षेत्र के कर्मचारियों की चिंता का विषय नौकरी की अनिश्चितता है। निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को बस मालिक उनकी छोटी सी गलती पर भी उन्हें कार्य से हटा सकते है। क्योंकि यह उनके अधिकार क्षेत्र की बात है। प्रायः निजी बस आपरेटर्स नौकरी देते समय ही नौकरी छोड़ने का भी पत्र लिखवा लेते है।

4. साप्ताहिक अवकाश की सुविधा नहीं–

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को बस मालिकों द्वारा साप्ताहिक अवकाश की सुविधा उपलब्ध नहीं है। उन्हें प्रतिदिन कार्य पर आना है। कर्मचारियों को साप्ताहिक अवकाश न मिलने से वे अपने गृह कार्य समय से नहीं निपटा पाते हैं। निजी क्षेत्र की सेवाएँ उठाऊ दिन की मानी जाती है। जो कि कानूनन गलत है।

5. जोखिम पूर्ण कार्य–

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों का कार्य जोखिम पूर्ण होता है। कभी दुर्घटना भी हो सकती है। निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को जीवन का भी खतरा रहता है। इस जोखिम पूर्ण कार्य के लिये उन्हें अलग से किसी प्रकार का पारिश्रमिक प्रदान नहीं किया जाता है। जिससे इस क्षेत्र के कर्मचारी बस आपेरटरों से सदैव असंतुष्ट रहते है।

6. कर्मचारियों के प्रति निम्न दृष्टिकोण–

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को निम्न दृष्टिकोण से देखा जाता है। बस मालिकों का नजरिया यह रहता है। कि कर्मचारी हमारे दास है। इनसे कुछ भी कह लें और कुछ भी कार्य करा लें इनको करना ही पड़ेगा, यदि कार्य करने से मना करेंगे तो नौकरी से निकाल देंगे। इस सेवा में कार्यरत कर्मचारियों को गाली गलौज या मारपीट का भी सामना करना पड़ता है।

7. निम्न जीवन स्तर–

निजी क्षेत्र के बस आपरेटर्स ट्रांसपोर्ट में कार्यरत कर्मचारियों का जीवन स्तर निम्न श्रेणी का है। निजी क्षेत्र के कर्मचारियों की वार्षिक आय बहुत कम होती है। जिससे इनके परिवार का खर्च अच्छी प्रकार से नहीं चल पाता है।

8. वेतन समय पर न मिलना–

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को समय पर वेतन न मिलने के कारण इनकी पारिवारिक व्यवस्थाएँ चरमरा जाती है और फुटकर वेतन मिलने से इनके परिवार का बजट बुरी तरह से लड़खड़ा जाता है। पूरे महीने आर्थिक संकट का सामना करना पड़ता है।

9. अधिक कार्य का अधिक भुगतान नहीं–

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को ड्यूटी से अधिक समय कार्य करना पड़ता है। इस अतिरिक्त समय का ओवरटाइम बस मालिकों द्वारा नहीं दिया जाता है। इससे कर्मचारियों का मनोबल गिरने लगता है और कर्मचारी पूर्ण रुचि से कार्य नहीं करता है।

10. पदोन्नति में अधिक समय लगना–

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को क्लीनर से परिचालक के पद पर पदोन्नति होने में बहुंत समय लगता है। चालक की पदोन्नति नहीं होती है। मुनीम आदि की भी पदोन्नति में बहुत लम्बा समय लग जाता है। निजी क्षेत्र में स्पष्ट पदोन्नति नीति नहीं अपनाई जाती है।

11. बोनस न मिलना–

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों की भाँति जैसे दीपावली पर बोनस नहीं दिया जाता है। परिणाम स्वरूप निजी क्षेत्र के कर्मचारी सदैव असंतुष्ट होकरं कार्यरत रहते हैं।

12. कार्य की दशायें–

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को बस मालिकों द्वारा कार्य की अच्छी दशायें प्रदान नहीं की जाती हैं। जिससे कार्य में बिलंब के साथ–साथ कर्मचारी लापरवाही से कार्य करते है। प्रायः निजी बस चालन अड्डों का स्थान सुरक्षित नहीं होने से जहाँ जगह मिली वहीं बसें खडी हो जाती है। कर्मचारियों को बैठने तक की सुविधा नहीं होती है।

13. ड्राइवरों के अशिक्षित होने की समस्या–

निजी क्षेत्र के अधिकांश ड्राइवर अशिक्षित होते हैं या उनकी शिक्षा बहुत कम होती हैं। कुछ पुराने ड्राइवर पढ़ने लिखने की स्थिति में भी नहीं है। ड्राइवरों के प्रशिक्षण कार्यक्रमों को भी उचित रूप से संचालित नहीं किया जाता है। जिससे वे सामग्री विशेष कर ईधन का दुरूपयोग करते हैं।

14. विश्रामगृह की व्यवस्था न होना–

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को रात्रि में विश्राम करने के लिये विश्राम गृह की व्यवस्था उपलब्ध नहीं है। चालकों एवं परिचालकों तथा क्लीनरों को बस में ही रात काटनी पड़ती है। सार्वजनिक क्षेत्र में भी कर्मचारियों को अनेक समस्याओं का सामना करना पड़ता है। कर्मचारियों पर अधिकारियों आ अनैतिक दबाव रहता है। उनके कार्य की दशाये सही नहीं रहती हैं। सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों को पर्याप्त सुविधायें उपलब्ध नहीं करायी जाती है। और उपलब्ध सुविधाओं का फायदा अधिकारी उठाते है। तथा कर्मचारियों का शोषण करते है। सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों की निम्नलिखित समस्याएँ है–

1. कार्यदशा संबंधी समस्या–

सार्वजनिक क्षेत्र के डिपों एवं कार्यशालाओं में बसों की देखरेख करने के लिए असुविधाजनक परिस्थतियों में कार्य करना पड़ता है, जैसे बस के नीचे घण्टों लेटकर कार्य करना, डीजन, ऑयल, ग्रीस एवं लुब्रीकेन्टस की बदबू भरे कपड़े दिन–दिन भर पहने रहना खुले स्थानों पर कार्य करना आदि। इससे होने वाली असुविधा से उनके मानसिक स्तर पर प्रभाव पड़ता है। और उनकी भावनाओं में निगम के प्रति अरुचि उत्पन्न हो जाती है।

2. उचित प्रेरणाओं की समस्या–

सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा जो प्रेरणाएँ कर्मचारियों के लिये लागू की गयी हैं, वे बहुत कम हैं। सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा कर्मचारियों को प्रेरणा देने के उद्देश्य से प्रोत्साहन बोनस योजना शुरू की गयी थी, जिससे शुरूआत में कर्मचारियों का 75 प्रतिशत और सार्वजनिक क्षेत्र का भाग 25 प्रतिशत लाभान्वित था। परन्तु 1987 में इसमें परिवर्तन कर दिया गया, जिसमें कर्मचारियों का भाग 42 प्रतिशत और सार्वजनिक क्षेत्र का भाग 58 प्रतिशत निर्धारित कर दिया गया। यह उचित नहीं है क्योंकि कर्मचारियों का 42 प्रतिशत भाग अनेक कर्मचारियों में विभाजित होता है। जिसके परिणामस्वरूप कर्मचारी कार्य के पूर्ण रूपेण समर्पित नहीं होते हैं।

3. पदोन्नति संबंधी स्पष्ट नीति का न होना–

सार्वजनिक क्षेत्र में पदोन्नति संबंधी नीति में यह स्पष्ट रूप से वर्णित है कि पदोन्नति के समय वरिष्ठता एवं योग्यता पर ध्यान दिया जाएगा, परन्तु ऐसा देखा गया है कि जिस कर्मचारी का अधिकारी एवं प्रबंधक वर्ग से घनिष्ठ सम्बन्ध होता है, अथवा निकटता होती हैं उसकी शीघ्र ही पदोन्नति हो जाती है और श्रेष्ठ एवं वरिष्ठ कर्मचारी वंचित रह जाते हैं, अर्थात् सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा जो पदोन्नति नीति बनायी गयी है वह स्पष्ट नहीं है।

4. कर्मचारियों के अधिकारों की स्पष्ट व्याख्या न होना–

सार्वजनिक क्षेत्र का संगठन इस प्रकार का है कि उसमें विभिन्न कर्मचारियों का कार्य तथा अधिकार स्पष्ट नहीं है, जिससे कार्य का विभाजन तथा उचित वितरण प्रतीत नहीं होता है। इसके परिणामस्वरूप कर्मचारियों की कार्यक्षमता में कमी आती है और निगम को सदैव घाटे की स्थिति का सामना करना पड़ता है।

5. प्रशिक्षण की उचित व्यवस्था के अभाव की समस्या–

सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा प्रशिक्षण की व्यवस्था उचित प्रतीत नहीं होती है। सार्वजनिक क्षेत्र में प्रशिक्षण की व्यवस्था दो प्रकार से की गयी है। एक वाहय प्रशिक्षण और दूसरा आंतरिक प्रशिक्षण। बाह्य प्रशिक्षण के लिये तकनीकी कर्मचारियों एवं अधि ाकारियों को सेंट्रल इन्स्टीट्यूट आफ रोड ट्रांसपोर्ट पूना में प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिये भेज दिया जाता है। आंतरिक प्रशिक्षण के लिये चार प्रशिक्षण केन्द्रों द्वारा चालकों तथा परिचालकों को प्रशिक्षित किया जाता हैं। इन केन्द्रों में तकनीकी पूर्व प्रशिक्षित कर्मचारियों द्वारा प्रशिक्षण दिया जाता है। जबकि चालकों को कर्मचारियों द्वारा प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए।

6. अधिकारियों एवं कर्मचारियों के वेतनमान की समस्याएँ–

सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा मँहगाई में होती हुई वृद्धि को देखते हुए कर्मचारियों एवं अधिकारियों को कम वेतनमान दिया जा रहा है । इसका सीधा प्रभाव जीवन स्तर पर पड़ता है। इसलिये अधिकारी एवं कर्मचारी को अपने जीवन स्तर को ऊँचा उठाने के लिये सामग्री की चोरी, भ्रष्टाचार, बिना टिकिट यात्रा करवाना आदि अवैधानिक कार्यों को करने के लिये विवश होना पड़ता है। मान्यता प्राप्त श्रम संघों द्वारा कर्मचारियों एवं अधिकारियों को केन्द्रीय वेतनमान देने की माँग बहुत दिनों से की जा रही है, जिसे निगम द्वारा नहीं स्वीकार किया गया है।

7. डिपो के विस्तार की समस्या–

सार्वजानिक क्षेत्र में निगम के डिपो का आकार बढा है! अन्य राज्यो मे यही औसत 30 बसों के परिचालन पर एक डिपो है वही उत्तर प्रदेश मे 47 से अधिक बस के औसत पर एक डिपो है तथा डिपो मे तो 90 से 100 बसे लगी हुयी है डिपो कम होने से कर्मचारी अपनी क्षमता का पूर्ण उपभोग नही कर पाते है । इसलिये डिपो का पूर्ण गठन होना जरूरी है।

8. वाचनालय एवं पुस्तकालय की समस्या–

सार्वजानिक क्षेत्र के चित्रकूट मण्डल के अर्न्तगत एकीकृत वाचनालय एवं पुस्तकालय की व्यवस्था नहीं की गयी । राज्य परिवाहन निगम के मुख्यालय लखनऊ में स्थित वाचनालय एवं पुस्तकालय में केवल पत्र पत्रिकाओं की व्यवस्था है । प्रत्येक डिपो में परिवहन के विकास से सम्बन्धित सामग्री उपलब्ध होना अति आवश्यक है। इसके साथ अच्छा कार्य करने वाले कर्मचारियों तथा उनकी सफलता के राज से सम्बन्धित सामग्री उपलब्ध होनी चाहिये, जिससे अन्य कर्मचारी इसका लाभ उठा सकें। चित्रकूट मण्डल इस दृष्टि से काफी पिछड़ा हुआ है।

9. परिचालकों द्वारा टिकट उपलब्ध न करवाना–

यात्रियों को यात्रा करते समय यात्रा प्रारम्भ करने के स्थान से लेकर गंतव्य स्थान तक का टिकट उपलब्ध नही करवाया जाता है । परन्तु टिकट की निर्धारित धनराशि परिचालकों द्वारा वसूल कर ली जाती है। कभी–कभी चेकिंग होने पर यात्रियों को जुर्माना भरना पड़ता है, जिससे यात्रियों को अनावश्यक कष्ट उठाना पड़ता है । टिकट की धनराशि परिचालक अपने निजी प्रयोग में ले लेता है ।

2. बसों का रास्ते में खराब हो जाना–

यात्रा करते समय यदि बस रास्ते में खराब हो जाती है, तो परिचालक पैसे वापस नहीं करता है। उस मार्ग से दूसरी बसें जो घण्टों बाद आती हैं, तो यात्रियों को उस बस में बैठा दिया जाता है, जिससे पहले बस वाले यात्रियों को कष्ट होता है और जिस बस में इन यात्रियों को बैठाया जाता है, उसमें यात्रियों को परेशानियों का सामना करना पड़ता है।

3. कम बसों का संचालन–

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा कम बसों का संचालन किये जाने से यात्रियों का कीमती समय नष्ट होता रहता है। यात्रियों की इस समस्या को ध्यान में रखते हुये दोनों क्षेंत्रों को और अधिक बसों का संचालन करना चाहिए।

4.बसों की जर्जर हालत –

सार्वजनिक क्षेत्र की बसों की हालत चित्रकूटधाम मण्डल में भी ऐसी ही है, कि वे अपनी यात्रा को प्रारम्भ कर देती हैं, लेकिन उनका गंतव्य स्थान तक पहुँचना बहुत ही मुश्किल है। सार्वजनिक क्षेत्र को ऐसी बसों को मार्ग पर नहीं चलाना चाहिए। यात्रियों को रास्तें में बस के खराब हो जाने पर शारीरिक तथा मानसिक दोंनों कष्टों का सामना कराना पड़ता है।

5. आरामदायक सीटों की समस्या–

सार्वजनिक बस परिवहन में यात्रा करने वाले यात्रियों को बैठने के लिये आरामदायक सीटें उपलब्ध नहीं है। बसों की सीटें फटी हुयी एवं उनमें कीलें ठुकी रहती हैं जिससे यात्रियों के कपड़े फट जाते हैं और कभी–कभी चोट लग जाती है तथा रास्ते में दवा का कोई प्रबन्ध नहीं हो पाता है।

6. सुलभ शौचालयों का उनलब्ध न होना–

यात्रियों को प्रसाधन के लिये बस स्टैण्ड पर पर्याप्त सुविधाएँ उपलब्ध नही होतीं है और जो सुविधाएँ हैं वे भी अपर्याप्त हैं । बस स्टैण्ड के शौचालय पर अत्यंत गंदगी रहती है, जिससे यात्रियों में बीमारी फैलने का भय रहता है। यात्रियों की इस गंभीर समस्या से निपटने के लिये अतिशीघ्र कदम उठाये जाने चाहिये।

7. शुद्ध पेयजल की व्यवस्था न होना–

बस स्टैण्ड पर शुद्ध पेयजल की व्यवस्था नहीं है। पीने के पानी की जो व्यवस्था हैं, वह यह है कि महीनों टंकी साफ नहीं होती है, जिससे टंकी में कीटाणु उत्पन्न हो जाते हैं, और ये कीटाणु यात्रियों में बीमारी फैला सकते हैं। बरसात के समय में तो इन टंकियों में सीवर लाइन तक का पानी आ जाता है, जिससे कभी–कभी शहरों में संक्रामक रोग फैल जाता है। यात्रियों को मजबूरी में पैसे देकर निजी विक्रेता से पानी की बोतल या ठंडा पानी क्रय करना पड़ता है।

8. विश्राम गृह की समस्या–

लंबी दूरी की यात्रा करने वाले यात्रियों को रात्रि में कभी–कभी बस स्टैण्ड पर रुकना पड़ता है। बस स्टैण्ड पर यात्रियों के लिये विश्राम गृह न होने से यात्रियों को खुले में सोना पड़ता है। खुले में साने से यात्रियों का सामान व पैसे चोरी हो जाते हैं। इससे यात्री इस दशा में आ जाते हैं कि उन्हें यात्रा स्थगित कर वापस अपने निवास स्थान पर आना पड़ता है।

9. जलपान गृह की समस्या–

यात्रियों के लिये बस स्टैण्ड पर जलपान गृह की उचित व्यवस्था न होने से यात्रियों को बस स्टैण्ड से बाहर जाना पड़ता है। बाहर जलपान के लिये जाने से यात्रियों को लौटने में अधिक समय लग जाता है। यदि एक या दो सवारी नीचे रह जाती है, तो उसके साथ वाली सवारियाँ बस को चलने नहीं देती हैं, जिससे गंतव्य स्थान पर बस के पहुँचने में अधिक समय लग जाता है।

10. परिचालकों द्वारा अभद्र व्यवहार–

यात्रा करते समय यात्रियों के साथ परिचालकों द्वारा अभद्र व्यवहार किया जाता है। परिचालक ऐसे शब्दों का प्रयोग करते हैं, जो यात्रियों से सुनें नहीं जा सकते हैं। कुछ समय पहले मैं यात्रा कर रहा था । रास्ते में एक महिला एवं उसके 4–5 बच्चे बस के दरवाजे पर यात्रा करने के लिये चढ़ने लगे, तो कंडक्टर ने कहा कि आप बस में यात्रा नहीं कर सकती हैं। महिला ने पूछा कि क्यों, तो परिचालक का जवाब था कि यदि आप जैसी 4 सवारियाँ और आ गयीं, तो बस पूरी भर जाएगी । आप यदि यात्रा करने जा रहीं हैं तो इतने सारे बच्चों को साथ लेकर न चलें। महिला बड़बड़ाती हुई दरवाजे से हट गयी । यात्रियों के साथ परिचालकों का इस प्रकार का व्यवहार खेद का विषय है।

11. कम दूरी की यात्रा में अधिक समय लगना–

कम दूरी की यात्रा करने पर सर्वेक्षण में यह पाया गया है, कि अधिक दूरी की यात्रा करने पर कम समय लगता है, परन्तु कम दूरी की यात्रा करने में अधिक समय लगता है। इसका प्रमुख कारण यह है, कि चालक एवं परिचालक को सवारी दिख जायें, तो उसके इंतजार में बस को खड़ी कर लेते हैं, जिससे कम दूरी की यात्रा में अधिक समय लगता है। परिचालक एवं चालक यात्रियों को लेने के लिये प्रायः आगमन की स्थिति बनाये रहते हैं। एक बस आगें बढ़ेगी, तो दूसरी बस पीछे आ जाती है।

उपर्युक्त विवरण से स्पष्ट है कि चाहे निजी क्षेत्र हो या सार्वजनिक क्षेत्र समस्याओं से कोई अछूता नहीं है। इतना अवश्य है, कि निजी क्षेत्र अपनी आय में वृद्वि के लिये सदैव प्रयत्न शील रहता है। यात्री को अपने निश्चित स्थान पर पहुँचने की जल्दी होती है। वह बस में खड़े रहकर यात्रा करने से नहीं चूकता है। वह बस में खड़े होकर, दरवाजे पर लटक कर, बोनट पर बैठकर अथवा बस की छत पर बैठकर यात्रा करने से नहीं चूकता है। वहीं सार्वजनिक क्षेत्र की बसें समय के साथ खाली या भरी दौड़ती हैं। उन्हें इस बात से मतलब नहीं है, कि सार्वजनिक क्षेत्र को लाभ होगा कि नहीं । यही कारण है कि सार्वजनिक क्षेत्र में बसें जहाँ 6 माह में जर्जर हो जाती हैं, वहीं निजी क्षेत्र में 6 माह में एक बस वाला दूसरी बस क्रय कर लेता है। इसी प्रकार बहुत समस्याग्रस्त होने के बावजूद निजी क्षेत्र जनता को सार्वजनिक क्षेत्र की तुलना में बेहतर सेवाएँ प्रदान कर रहा है।

अध्याय-5

बुन्देलखण्ड क्षेत्र के आर्थिक विकास में सड़क परिवहन का योगदान

1. आय सृजन में योगदान
2. रोजगार सृजन में योगदान
3. कृषि उत्पादन में योगदान
4. औद्योगिक उत्पादन में योगदान
5. निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र के लागत- लाभ विश्लेषण का अध्ययन

बुन्देलखण्ड क्षेत्र के आर्थिक विकास में सड़क परिवहन का योगदान

गतिशीलता और हर स्थान तक पहुँच यह दो ऐसे लक्ष्य हैं, जिन्हें आज हर प्रगति और विकासशील देश प्राप्त करने के लिए चेष्टारत है। अगतिशील होना गरीबी की जड़ है तो गतिशीलता प्रगति का आवश्यक अंग है। एक ओर जहाँ मानव जीवन का लक्ष्य पर्याप्त भोजन, स्वच्छ, मकान, स्वास्थ्य, शिक्षा और आयकारी कार्यप्राप्त करना है वहाँ परिवहन इन सभी लक्ष्यों को प्राप्त करने का प्रमुख और आवश्यक साधन है।

1. साधनों का उपयोग–

भारत में उत्तर प्रदेश के बुन्देलखण्ड क्षेत्र में साधन सम्पन्नता होने के साथ –साथ यहाँ उर्वर भूमि, अमित खनिज पदार्थ, सघन वन, शाश्वत प्रवाहिनी सरिताएँ विस्तृत पर्वतमाला और विशाल जनसंख्या के यहाँ अमित भण्डार हैं । उनका दोहन परिवहन के विकास के साथ ही किया जा सकता है। रेलों के आगमन के उपरान्त ही कोयले की खानों का उपयोग देश में सम्भव हो सका क्योंकि प्राचीन साधनों से ऐसे बड़े आकार की वस्तुओं की ढुलाई सम्भव नहीं थी । यही बात बुन्देलखण्ड में पाये जाने वाले ग्रेनाईट पत्थर के सम्बन्ध में सत्य है। यद्यपि साधनों के उपयोग के दृष्टि कोण से सभी देशों के लिये समुन्नत परिवहन महत्वपूर्ण है। उत्तर प्रदेश के बुन्देलखण्ड क्षेत्र के लिए विविध प्रकार के साधन एक बड़े क्षेत्र पर बिखरे हैं और जहाँ के लघु उद्योगों एवम कृषि उत्पादन का वितरण भी ऐसा ही है। सड़क परिवहन एक यहाँ के विकास के लिए अनिवार्य आवश्यकता है। सड़क परिवहन की नयी यान्त्रिक युक्तियों ने ढुलाई का कार्य अधिक नियमित, सुविधाजनक गतिशील एवं सस्ता बना दिया है इस भाँति परिवहन के क्षेत्र में दो महत्वपूर्ण परिवर्तन हुए, प्रथम यहाँ का ढुलाई व्यय बहुत कम हो गया और द्वितीय सड़क परिवहन के साधनों की चाल भी बहुत बढ़ गयी।

परिवहन के सुविकसित साधनों से मनुष्य जाति को आर्थिक लाभ प्राप्त हुए हैं। उनके आर्थिक जीवन में महान कान्तिकारी परिवर्तन हुए हैं। राजनैतिक और सामाजिक क्षेत्र पर भी कम प्रभाव नहीं पडा हैं। किन्तु आर्थिक क्षेत्र में आधुनिक परिवहन के साधनों का योगदान सर्वाधिक रहा है। सस्ती ढुलाई ही एक ऐसा आधार स्तम्भ है, जिस पर उन्नीसवीं और बीसवी शताब्दी के आर्थिक जीवन की नींव जमी हैं। मनुष्य की अगणित आवश्यकताओं की पूर्ति के लिये परिवहन बहुत कुछ उत्तरदायी है। यह उत्पादन में सहायक होता है और उपयोगिता का सृजन करता है तथा धन के उपयोग विनिमय और वितरण में सहयोग देता है।

उत्पादन वस्तुतः: उपयोगिता उत्पन्न करना है और परिवहन स्थान उपयोगिता उत्पन्न करके उत्पादन में सहयोग देता है केवल किसी वस्तु का खेत में उगा लेना खान से खनिजों निकाल लेना अथवा कारखाने में वस्तुओं का निर्माण कर लेना उसका उत्पादन नहीं हैं। अपितु उन्हें उपभोक्ता तक पहुँचाना वास्तविक उपयोगिता उत्पन्न करना कहा जायेगा और यह काम परिवहन का हैं। परिवहन बाजार के विस्तार द्वारा प्रतियोगिता उत्पन्न करके और मूल्य घटाकर वस्तु विनिमय को बढ़ावा देता हैं। सस्ती ढुलाई व्यवस्था ने गेहूँ, दलहन, तिलहन आदि जैसी वस्तुओं के लिये देशव्यापी बाजार बना दिये हैं, जहाँ हजारों उत्पादकों के द्वारा मूल्य प्रभावित होते रहते हैं। उत्पादन के परिणामों के समुचित वितरण में भी परिवहन का सहयोग कम नहीं है। शीघ्रगामी परिवहन ने अप्रयुक्त भूमि को बाजार के निकट लाकर उसका उपयोग सम्भव बना दिया है। उसके लगान में और मूल्य में वृद्धि कर दी है। बस मार्गो के निकट भूमि का मूल्य ऊँचा होता है और किराया अधिक मिलता है। परिवहन सुविधाओं से पूँजी की माँग बढ़ती है और व्याज दर भी ऊँची एवं समान हो जाती है। श्रम की गतिशीलता में वृद्धि करके परिवहन मजदूरी में वृद्धि करता है और मजदूरी की वास्तविक आय बढ़ाता हैं किसी भी वस्तु की अन्तिम उपयोगिता का अनुमान लगाने के लिये उपयोगिता के विभिन्न रूपों का अनुमान लगाना आवश्यक है। उत्पादन क्रिया की तीन

अवस्थायें होती हैं प्रथम अवस्था में भूमि से वस्तुओं का निष्कर्षण अथवा उत्पादन किया जाता है द्वितीय अवस्था में उन वस्तुओं के रूप परिवर्तन द्वारा अधिक उपयोगी बनाया जाता है और तृतीय अवस्था मे उन्हें उपभोक्ता तक पहुँचाया जाता है। उत्पादन किया तब तक पूर्ण नहीं समझी जाती है, जब तक कि उत्पन्न की हुई अथवा निर्माण की वस्तुओं को अन्तिम उपभोक्ता के घर तक नहीं पहुँचाया जाता है। उक्त तीन अवस्थाओं में से अन्तिम अवस्था के लिये केवल परिवहन ही उत्तरदायी है और वह इस सारी उत्पादक सामग्री को उपभोग योग्य बनाने में समर्थ है।

क. उपयोगिता सृजन–

खेत से खान से और वन सम्पदा से वस्तुओं को मानव उपभोग के योग्य बनाने के निमित्व कारखानों में ले जाया जाता है जहाँ उनसे विविध उपयोगी वस्तुएं बनायी जाती है इस रूप परिवर्तन की क्रिया को परिवहन से गति प्राप्त होती है, क्योंकि सभी कच्चे पदार्थो को कारखानों तक ले जाने का काम परिवहन से ही सम्पन्न होता हैं।

ख. स्थान परिवर्तन–

परिवहन के साधन माल और वस्तुओं को उत्पादन केन्द्रों से उपभोक्ता तक पहुँचाकर उनकी उपयोगिता में वृद्धि करते हैं। अन्न की उपयोगिता खेत की अपेक्षा खलियान में और खलियान की अपेक्षा बाजार में अधिक है। इसी प्रकार राख को स्थान परिवर्तन द्वारा भवन निर्माण के काम में लिया जाता है। वनों की लकड़ी पहाड़ों के पत्थर और जंगलों की अमूल्य जड़ी बूटियों को मूल्य प्रदान करने का श्रेय भी परिवहन के साधनों को ही हैं।

ग. संचयन उपयोगिता–

परिवहन माल और वस्तुओं को उन स्थानों पर पहुँचाकर ही उपयोगी नहीं बनाता जहाँ पर उनकी माँग हैं, वरन उस समय के लिये भी संचित करने में सहयोग देता

है जब उनकी अधिक मांग होगी। गेहूँ, चावल, दलहन, तिलहन, इत्यादि वस्तुयें किसी ऋतु विशेष में ही उत्पन्न होती हैं। इन्हें गोदामों में ले जाकर संचय कर दिया जाता है ताकि वर्ष भर उनका उपयोग हो सके। परिवहन और भण्डार सुविधाओं की सम्मिलित सेवा द्वारा ही उद्योग–धन्धें अथवा कारखानें ऋतुकालीन पदार्थ वर्ष भर प्राप्त कर सकते है और अपना कार्य संचालन जारी रख सकते हैं। कुछ विद्वानों का मत है कि परिवहन का कार्य उत्पादन और उपभोक्ता को अलग रखने वाली समय और स्थान सम्बन्धी खाईं को पाटना है।

सम्पूर्ण उत्पादन का मूल उद्‌देश्य उपभोग है । यदि उपभोग के लिये वस्तुओं की मांग न हो तो उनका उत्पादन भी न हो। वस्तुओं की जितनी ही अधिक माँग होती है उनका उत्पादन भी उतनी ही अधिक मात्रा में होता है। दूसरे शब्दों में बाजार विस्तार पर ही उत्पादन की मात्रा और उद्योग का आकार निर्भर है। बाजार–विस्तार और वस्तुओं की मांग वृद्धि में उत्पादन और उपभोक्ता के बीच की खाई एक बड़ी बाधा है। इस बाधा को हटाने का कार्य परिवहन का है। जितने सस्ते और शीघ्रगामी परिवहन के साधन किसी देश अथवा प्रदेश एवम क्षेत्र में उपलब्ध होंगे, वहाँ उत्पादन उतनी ही तीव्र गति से हो सकेगा और माल अधिकाधिक परिमाण में भी बनता रहेगा। उत्पादन को गति देने वाली, उनके स्तर को ऊँचा उठाने वाली और सस्ता मूल्य प्रदान करने वाली एक मात्र परिवहन सेवाएँ है। चाहे तो माल को उपभोग के लिए उपभोक्ता के पास ले जाया जाये और चाहे उपभोक्ता को ही माल के पास ले जाया जाये, दोनो स्थितियों में परिवहन सेवाओं की आवश्यकता होती है। माल को उपभोक्ता के पास ले जाने से माल–यातायात का और उपभोक्ता को माल के पास ले जाने से यात्री यातायात का जन्म होता है और इस यातायात का सुचारू संचरण ही परिवहन क्रिया का मुख्य उद्‌देश्य है। अतएव विश्व के उत्पादन को प्रेरणा और गति देने वाले परिवहन के साधन ही हैं।

1. आय सृजन में योगदान–

उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम राज्य में यात्री परिवहन व्यवस्था से यात्रियों से किराये के रूप में आय प्राप्त करता है एवं किराये से ही यात्री कर के रूप में लगभग 22 प्रतिशत राज्य सरकार को आय होती है तथा निगम की आय का प्रमुख स्रोत यात्री किराये से होता है जो कि कुल आय का लगभग 94.94 प्रतिशत हैं। निगम यात्रियों को सामान लाने ले जाने की सुविधा भी देता है जिसके लिए यात्री को 40 पैसे से 50 पैसे प्रति किलोग्राम प्रति किलोमीटर किराया चुकाना पड़ता है। इस अतिरिक्त आय को यात्री गाड़ियों से होने वाली आय में ही शामिल किया जाता है। किराए का निर्धारण उत्तर प्रदेश मोटर वाहन अधिनियम के अनुसार निर्धारित किया जाता है। यातयात आगम से प्राप्त आय को तालिका क्रमांक 5.1 में दर्शाया गया है।

तालिका क्रमांक 5.1

उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम के आय के स्रोतों का तुलनात्मक विवरण

(लाख रुपये में)

क्र0	सन्	बाँदा डिपो	मण्डल परिक्षेत्र झाँसी	परिवहन निगम मुख्यालय लखनऊ	प्रतिशत आय मण्डल के संदर्भ में	प्रतिशत आय उ0प्र0 के संदर्भ में
1	2000–01	405.66	2592.95	73852.01	15.42	0.54
2	2001–02	426.84	2842.74	72701.41	16.46	0.58
3	2002–03	475.33	3082.86	81228.02	16.72	0.58
4	2003–04	552.90	4275.26	81692.13	17.91	0.67
5	2004–05	627.02	3702.04	87223.04	14.66	0.71
6	2005–06	872.17		उपलब्ध नहीं	23.55	उपलब्ध नहीं

स्रोत– मण्डल परिक्षेत्र झाँसी कार्यालय से प्राप्त आँकड़ों के अनुसार।

वर्ष 2000–01 में उत्तर प्रदेश परिवहन निगम की आय 73852 लाख रूपये में मण्डल परिक्षेत्र की आय 3.56 प्रतिशत है जबकि उ.प्र. परिवहन निगम की आय में मण्डल मुख्यालय बांदा डिपो का योगदान 0.54 प्रतिशत रहा। परिक्षेत्र की आय में डिपो की आय का योगदान 15.42 प्रतिशत रहा। इसी प्रकार 2001–02 में परिवहन निगम मुख्यालय लखनऊ की आय 72701 लाख रूपये में मण्डल परिक्षेत्र की आय में 3.56 प्रतिशत का सहयोग रहा जबकि उ. प्र. परिवहन निगम की आय में मण्डल डिपो बाँदा का 0.58 प्रतिशत योगदान रहा, जो कि 2000–01 की अपेक्षा 0.04 प्रतिशत अधिक रहा तथा परिक्षेत्र की आय में डिपो की आय का योगदान 16.46 प्रतिशत रहा, जो 2000–01 की अपेक्षा 1.14 प्रतिशत अधिक रहा। इससे यह सिद्ध होता है कि मण्डल परिक्षेत्र में आय वृद्धि का निरंतर प्रयास किया जा रहा है। 2002–03 में परिवहन निगम मुख्यालय को 81228 लाख रूपये की आय प्राप्त कर बढ़त बनायी गयी, लेकिन 2002–03 में परिक्षेत्र की आय का मुख्यालय में योगदान 3.49 प्रतिशत रहा जो कि पिछले वर्ष से दृ ष्टि 0.07 प्रतिशत कम रहा। लेकिन परिक्षेत्र झांसी के डिपो बांदा ने अपनी आय में निरन्तर वृद्धि कर 16.46 प्रतिशत का योगदान प्रदान किया, जो गत वर्ष से 1.40 प्रतिशत अधिक रहा तथा मुख्यालय की आय में 0.58 प्रतिशत का योगदान किया । क्रमशः 2003–04 में सार्वजनिक परिवहन निगम मुख्यालय लखनऊ को 81692 लाख रूपये की आय प्राप्त हुई जो कि 2002–03 से 464 लाख रूपये अधिक हुई, इसमें परिक्षेत्र का 3. 77 का योगदान रहा, जो कि गत वर्ष से 0.28 प्रतिशत अधिक रहा । वही डिपो का योगदान सराहनीय वृद्धि के साथ 0.67 प्रतिशत रहा जो कि गत वर्ष की अपेक्षा 0.9 प्रतिशत अधिक रहा। जबकि परिक्षेत्र की प्राप्त आय 3082.86 लाख रूपये में 17.91 प्रतिशत का योगदान रहा जो कि गत वर्ष से 1.45 प्रतिशत अधिक रहा। क्रमशः 2004–05 में मुख्यालय की आय 87223 में परिक्षेत्र का 4.89 प्रतिशत का योगदान रहा जो कि 2000–01 से 1.34 प्रतिशत अधिक रहा। वही डिपो का योगदान 0.71 प्रतिशत

रहा । परिक्षेत्र की आय 3082.86 लाख रू. में 17.9 प्रतिशत का योगदान रहा, जो कि गत वर्षों के बराबर रहा। फिर भी 2000–01 से 2004–05 तक सार्वजनिक परिवहन निगम की आय में निरन्तर वृद्धि हुई। 2000–01 में प्राप्त आय से 2004–05 में 13371 लाख रूपये की वृद्धि हुई। इसी प्रकार बाँदा डिपो ने इन पाँच वर्षों में अपनी आय में 221. 37 लाख की वृद्धि की। 2005–06 में परिवहन निगम मुख्यालय की आय उपलब्ध नहीं हुई लेकिन परिक्षेत्र की आय 3702.94 लाख रू0 में बाँदा डिपो का 23.55 प्रतिशत योगदान रहा, जो कि 2000–01 से 8.23 प्रतिशत अधिक रहा उक्त तालिका से स्पष्ट है कि सार्वजनिक यातयात का मुख्य आगम यात्रियों के टिकट से प्राप्त होता है। निगम अपनी परिवहन सेवाओं में निरन्तर सुधार कर आय बढ़ाने के लिए प्रयासरत है।

सड़क परिवहन निगम के परिचालन से परिणामों का अध्ययन करने से ज्ञात होता है कि निगम के आगम में वृद्धि हुई। इस वृद्धि के साथ साथ मण्डल परिक्षेत्र की वृद्धि काफी सराहनीय रही । यातयात जो कि सार्वजनिक परिवहन निगम का मुख्य आय का स्रोत है सन् 2000–01 में 73852.00 लाख रूपये थी । वहीं पर मण्डल परिक्षेत्र झाँसी की आय 2629.75 लाख रूपये थी जो बढकर 2004–05 में 87223 रू0 लाख हो गयी जबकि परिक्षेत्र की आय 4275.26 लाख रूपये की सार्वजनिक परिवहन निगम परिक्षेत्र झाँसी की आय हो गयी। इस प्रकार 13371.00 लाख रूपये सार्वजनिक परिवहन निगम की आय में वृद्धि हुई तथा मण्डल परिक्षेत्र को भी 1645.51 लाख रूपये की आय वृद्धि हुई तथा यातायात आगम में 1.32 प्रतिशत की वृद्धि हुई एवं बस प्रति किलोमीटर यातायात में भी काफी वृद्धि हासिल की गयी। सन् 2000–01 में 170.82 पैसे थी जो कि बढकर 2004–05 में 206.57 पैसे प्रति किलोमीटर हो गयी । यातायात आगम निगम की आश्रय का मुख्य स्रोत है और निगम के परिचालन के परिणाम मुख्यतः इसी पर निर्भर करते हैं। यातायात आगम भाड़े की दर तथा उपलब्ध बसों के उपयोग की सीमा पर निर्भर करता है इस दृष्टि से यह कहा जा सकता है कि इन वर्षों में निगम द्वारा किया

गया सुधार क्या वांछित सीमा तक हो सका। इसका अध्ययन करने के लिए हमें उ.प्र. राज्य परिवहन निगम के कार्य कलापों की तुलना अन्य राज्य परिवहन निगमों से करना होगा। विभिन्न राज्यों में भाड़े की दर तथा प्रति किलोमीटर आगम निम्नलिखित तालिका के द्वारा दर्शाए गये हैं।

तालिका क्रमांक 5.2

विभिन्न प्रदेशों के यात्री किराये का तुलनात्मक विवरण (2005–06)

क्रमांक	निगम का नाम	प्रति किलोमीटर यात्री किराया रुपये में	प्रति किलोमीटर यातायात आगम रुपये में
1	गुजरात	14.43	13.01
2	महाराष्ट्र	13.93	16.59
3	उ0 प्र0	23.14	12.07
4	म0 प्र0	35.6	–
5	हरियाणा	15.77	15.64

स्रोत– उ0प्र0 राज्य सड़क परिवहन निगम कार्य विवरणिका के अनुसार 2004–05 ।

सारणी क्रमांक 5.2 से ज्ञात होता है कि विभिन्न राज्यों में यात्री किराया गुजरात 14.43 महाराष्ट्र 13.93 एवं उ.प्र. 23.14 म.प्र. 35.6 तथा हरियाणा 15.77 रू0 है। इन विभिन्न प्रादेशिक निगमों में सबसे कम किराया 13.93 रु. महाराष्ट्र राज्य परिवहन निगम का है। म.प्र. राज्य परिवहन निगम का किराया प्रति किमी. सबसे अधिक 35.6 रु0 हैं। इसके पश्चात उत्तर प्रदेश राज्य परिवहन निगम का किराया प्रति किमी. 23.14 रू. है तथा हरियाणा परिवहन निगम का प्रति किलोमीटर किराया 15.77 रुपया गुजरात राज्य परिवहन निगम का प्रति किलोमीटर किराया 14.43 रुपया है। उ.प्र. राज्य परिवहन निगम यात्री आय बढ़ाने के लिए प्रयासरत है। लेकिन आय की वृद्धि में कम सफलता प्राप्त हो रही है। यातायात आगम गुजरात में 13.01 महाराष्ट्र 16.59 उ.प्र. में 12.01 म.प्र. उपलब्ध नहीं तथा

हरियाणा में 15.64 रु. है। यातयात आगम में महाराट्र सबसे आगे है। महाराष्ट्र के पश्चात दूसरे स्थान पर हरियाणा आता है। इसके पश्चात गुजरात और उत्तर प्रदेश आता है। यातायात आगम क्रमशः सबसे अधिक महाराष्ट्र का 16.59 रु. इसके पश्चात 15.64 हरियाणा का है। उत्तर प्रदेश में यातायात आगम 12.07 है, जो कि अन्य प्रदेशों की अपेक्षा सबसे कम है। उपरोक्त तालिका क्रमांक 5.2 से स्पष्ट है कि उ. प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम तालिका के द्वारा दर्शाये गये चार सड़क परिवहन निगमों से सबसे कम रही, जो उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम की वाहन क्षमता की दयनीय स्थिति को दर्शाती है। महाराष्ट्र राज्य सड़क परिवहन निगम के प्रति किलोमीटर आगम पर विचार करते हुए यह ध्यान में रखना आवश्यक है कि महाराष्ट्र राज्य में बसों की सीट क्षमता प्रति बस औसत 62 है जबकि उतर प्रदेश में यह औसत 32 ही है। इन आँकडों से यह निष्कर्ष निकालना गलत नहीं होगा कि उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम द्वारा यात्री यातायात से आगम बढ़ाने के सम्बन्ध में उचित प्रयत्न किये गये हैं किन्तु यातायात आगम का मूल्यांकन इस दृष्टि से भी किया जाना चाहिए कि उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम की प्रत्येक बस औसत से कम दूरी तय करती है और इस कारण प्रति बस आगम अन्य राज्य परिवहन निगम के अपेक्षाकृत कम होता है।

तालिका क्रमांक 5.3

(लाख रुपये में)

उत्तर प्रदेश परिवहन निगम के अन्तर्गत परिवहन क्षेत्र झाँसी की आय के अन्य स्रोत

क्र0	सन्	बसों द्वारा आय	विज्ञापन से	कैण्टीन से	नीलामी से	ब्याज से	अन्य	कुल आय
1	2000–01	2385.00	2.90	5.77	14.95	3.14	217.99	2629.75
2	2001–02	2338.66	4.92	8.32	14.00	0.25	226.80	2592.95
3	2002–03	2535.79	3.40	7.10	19.89	0.56	276.00	2842.74
4	2003–04	2941.69	2.46	7.70	20.03	1.54	109.44	3082.86
5	2004–05	4059.54	4.69	8.97	41.86	0.42	159.78	4275.26
6	2005–06	3515.10	4.07	7.77	36.28	0.34	138.45	3702.04

स्रोत– मण्डल परिक्षेत्र झाँसी कार्यालय से प्राप्त आँकड़ों के अनुसार

तालिका क्रमांक 5.3 के अध्ययन के अनुसार झाँसी परिक्षेत्र द्वारा विभिन्न मदों में अर्जित की जाने वाली आय का चित्र प्रस्तुत हो रहा है। उ0 प्र0 राज्य सड़क परिवहन निगम का मण्डल परिक्षेत्र झाँसी यातायात आय के रूप में सबसे अधिक धनराशि प्राप्त करता है। वर्ष 2000–2001 में यातायात आय के रूप में 2385.00 लाख रु0 प्राप्त किये तथा इसी वर्ष में विज्ञापन के माध्यम से निगम को 2.90 लाख रु0 की धनराशि प्राप्त हुई एवं कैण्टीनों के माध्यम से परिक्षेत्र को 5.77 लाख रु0 की आय हुई जबकि नीलामी से 14.95 लाख रुपये प्राप्त हुए। ब्याज के माध्यम से परिवहन निगम को 3.14 लाख रुपया अर्जित हुये और अन्य आय के रूप में 217.99 लाख रुपया का राजस्व अर्जित हुआ। क्रमशः 2001–02 में बसों के माध्यम से 2338.66 की लाख रुपये की आय प्राप्त हुई, जबकि परिक्षेत्र द्वारा विज्ञापन के माध्यम से 4.92 लाख रुपया तथा कैण्टीन के माध्यम से 8.32 लाख रुपये एवं नीलामी के माध्यम से 14.00 लाख रुपया ब्याज से 0.25 लाख रु0 आय के रूप में अर्जित हुये तथा अन्य आय के रूप में 2001–02 में 226.80 लाख रुपये की आय प्राप्त हुई तथा इसी प्रकार मण्डल परिक्षेत्र को 2592.95 लाख रुपये की कुल आय प्राप्त हुई । क्रमशः 2002–03 में परिक्षेत्र को बसों के माध्यम से 2535.79 लाख रुपये प्राप्त हुये तथा विज्ञापन के माध्यम से 3.40 लाख रुपये कैण्टीनों के माध्यम से 7.10 लाख रुपया नीलामी से 19.89 लाख रुपया तथा ब्याज से 0.56 लाख रु0 की आय प्राप्त हुई एवं परिक्षेत्र को अन्य आय के रूप में 276.00 लाख रुपये का अर्जन हुआ। इसी प्रकार 2003–04 में बसों के माध्यम से 2941.69 लाख रु0 तथा विज्ञापन के माध्यम से 2.46 लाख रु0 तथा कैण्टीन के माध्यम से 7.70 लाख रु0 नीलामी से 20.03 लाख रु0 एवं ब्याज से 1.54 लाख रु0 आय के रूप में प्राप्त हए तथा अन्य आय के रूप में निगम परिक्षेत्र ने 109.44 लाख रु0 आय के रूप में प्राप्त किये। क्रमशः 2004–05 में परिवहन निगम परिक्षेत्र झाँसी को 4059.54 लाख रुपये प्राप्त हुए तथा विज्ञापन से 4.69 लाख रूपया एवं कैन्टीन, नीलामी, व्याज से क्रमशः 8.97 लाख, 41.86 लाख, 0.42 लाख रूपये की आय प्राप्त हुई जबकि परिक्षेत्र को अन्य आय के रूप में 159.78 लाख रूपया प्राप्त

हुआ। 2005–06 में बसों के माध्यम से 3515.10 लाख रूपया एवं विज्ञापन से 4.07 लाख रुपये कैन्टीन से 7.77 लाख रूपया, नीलामी के माध्यम से परिक्षेत्र को 36.28 लाख रूपया प्राप्त हुआ जबकि व्याज और अन्य आय के रूप में 0.37 लाख रुपये तथा 138.45 लाख रूपया प्राप्त हुआ।

तालिका क्रमांक 5.4

परिवहन क्षेत्र झाँसी के अन्तर्गत बाँदा डिपो की आय के अन्य स्रोतों का विवरण

(लाख रुपये में)

क्र0	सन्	बसों द्वारा आय	विज्ञापन से	कैण्टीन से	नीलामी से	ब्याज से	अन्य	कुल आय
1	2000–01	366.08	0.32	0.88	0.04	0.22	36.02	405.65
2	2001–02	385.30	0.81	1.02	2.30	0.04	37.34	426.84
3	2002–03	423.99	0.57	1.18	3.32	0.09	46.15	475.33
4	2003–04	527.10	0.44	1.38	3.59	0.27	19.61	552.39
5	2004–05	595.35	0.68	1.31	6.14	0.06	23.45	627.02
6	2005–06	828.03	1.04	1.83	8.54	0.08	32.60	872.17

स्रोत– परिवहन निगम बाँदा डिपो मुख्यालय कार्यालय

सारणी क्रमांक 5.4 के अध्ययन के अनुसार सार्वजनिक क्षेत्र में सड़क परिवहन के अन्य आय के स्रोतो में सड़क राज्य परिवहन निगम के परिक्षेत्र झाँसी की विविध आगम के रूप में 2000–01 में 217.99 लाख रू. था जिसमें बाँदा डिपो का योगदान 36.02 लाख रू. रहा। क्रमशः 2001–02 में 226.80 लाख रू. जिसमें बाँदा डिपो का हिस्सा 37.34 लाख रू रहा। इसी प्रकार 2002–03 में 276.00 लाख रू. परिक्षेत्र झाँसी की आय थी । जिसमें मण्डल मुख्यालय बाँदा डिपों का 46.15 लाख रू. की आय सम्मिलित रही। 2003–04 में विविध आय के रूप मे परिक्षेत्र को 109.44 लाख रू प्राप्त हुआ। इसमें डिपो की 19.61 लाख रु0 आय का योगदान रहा। 2004–05 में 159.78 लाख रु0 आय में डिपो का 23.45 लाख रु0 का सहयोग रहा क्रमशः परिक्षेत्र ने 2005–06 में 138.78 की आय प्राप्त की जिसमें बाँदा

डिपो का 32.60 लाख का योगदान रहा । इस प्रकार सबसे अधिक विविध आय के रूप में मण्डल परिक्षेत्र झाँसी ने 2002–03 में 276.00 लाख रु0 प्राप्त किया। जिसमें बाँदा डिपो का 46.15 लाख रू. का योगदान रहा, जो अन्य वर्षों की अपेक्षा सबसे अधिक था तथा मण्डल परिवहन निगम परिक्षेत्र झाँसी के द्वारा बसों से प्राप्त आय जो कि परिवहन निगम का प्रमुख आय स्रोत है क्रमशः 2000–01 में 2385.00 लाख रू. की तुलना में 366.08 लाख रू. बाँदा डिपो की आय रही। 2001–02 में मण्डल परिक्षेत्र को बसों से आगम के रूप में 2338.66 लाख रू. प्राप्त हुआ । जिसमें बाँदा डिपो ने 385 लाख रू. का योगदान प्रदान किया जो कि पिछले वर्ष से 19.22 लाख रू0 अधिक रहा जबकि प्रक्षेत्र झाँसी का आगम गत वर्ष से 46.34 लाख रू. कम रहा। 2002–03 में 2535.79 लाख रू में डिपो का आगम 423.99 लाख रू. रहा। 2003–04 में झाँसी परिक्षेत्र का आगम 2941.69 लाख रुपये में डिपो का योगदान 527.10 लाख रूपया रहा। 2004–05 में मण्डल परिक्षेत्र झाँसी को बसों द्वारा 4059.54 लाख रूपये प्राप्त हुये । जिसमें कि डिपो बाँदा की बसों से प्राप्त आय 595.85 लाख रू0 सम्मिलित है। क्रमशः 2005–06 में बसों से प्राप्त आगम चित्रकूट मण्डल के परिक्षेत्र झाँसी को 3515.10 लाख प्राप्त हुई, जिसमें कि बाँदा डिपो का 828.03 लाख रूपये का सहयोग रहा। मण्डल परिक्षेत्र के द्वारा प्राप्त बसों का आगम 2004–05 में सबसे अधिक रहा लेकिन बाँदा डिपो के द्वारा 2005–06 में बसों के द्वारा सबसे अधिक आगम 828.03 लाख रू. प्राप्त हुआ। सार्वजनिक परिवहन निगम को अन्य आगम के रूप में विज्ञापन से प्राप्त आय क्रमशः इस प्रकार है। मण्डल परिक्षेत्र झाँसी को विज्ञापन के द्वारा सबसे अधिक आगम 2004–05 में 4.69 लाख रू. प्राप्त हुआ तथा 2000–01 में विज्ञापन के माध्यम से सबसे कम आय परिक्षेत्र को 2.90 लाख रूपये के बराबर 0.32 लाख बाँदा डिपो को प्राप्त हुई जबकि बाँदा डिपो को विज्ञापन के माध्यम से सबसे अधिक आय 2005–06 में 1.04 लाख रू. प्राप्त हुई तथा सबसे कम आय वाला वर्ष 2000–01 रहा इस वर्ष 0.32 लाख रू. ही विज्ञापन के माध्यम से बाँदा डिपो को प्राप्त हुआ, जो कि 2005–06 से 0.72 लाख रुपये कम था।

तालिका क्रमांक 5.3 एवं 5.4 के अनुसार नीलामी के माध्यम से प्राप्त आय चित्रकूट मण्डल परिक्षेत्र झाँसी को 2001–02 में 14 लाख रू. प्राप्त हुई जबकि बाँदा डिपो को सबसे कम आय वाला वर्ष 2000–01 रहा जिसमें कि 0.04 लाख रू. ही डिपो को नीलामी के माध्यम से प्राप्त हो सके। इसी प्रकार सबसे अधिक आय वाला वर्ष मण्डल परिक्षेत्र झाँसी का 2004–05 रहा जिसमें परिक्षेत्र को नीलामी के माध्यम से 41.86 लाख रूपये की आय प्राप्त हुई। जबकि परिक्षेत्र झाँसी के डिपो बाँदा को नीलामी के माध्यम से होने वाली आय क्रमशः बढती ही रही है जो निम्नलिखित है– 2000–01 में 0.04 लाख रूपये, 2001–02 में 2.30 लाख रूपये, 2002–03 में 3.32 लाख रूपये 2003–04 में 3.59 लाख रूपये 2004–05 में 6. 14 लाख रू. और 2005–06 में 8.54 लाख रु0 की नीलामी से आय प्राप्त हुई जो 2000–01 से 8.50 लाख रू. अधिक है।

कैण्टीनों के माध्यम से मण्डल परिक्षेत्र झांसी को 2000–01 में 5.77 लाख की आय प्राप्त हुई, जिसमें बाँदा डिपो का 0.88 लाख रूपये का योगदान रहा जबकि 2001–02 में परिक्षेत्र की आय बढकर 8.32 लाख रू. हो गयी । जिसमें बाँदा का 1.02 लाख का योगदान रहा। क्रमशः 2002–03 में यह आय घटकर 7.10 लाख रूपये रह गयी लेकिन बाँदा डिपो की आय पिछले वर्ष से 0.10 लाख रू. अधिक रही । 2003–04 में कैन्टीनों के माध्यम से परिक्षेत्र झाँसी को 7.70 लाख का आगम प्राप्त हुआ । जिसमें 1.38 लाख रू. का बाँदा डिपो का योगदान रहा । 2004–05 में 8.97 लाख रु0 का आगम प्राप्त हुआ । जिसमें 1.81 लाख रु0 डिपो का हिस्सा रहा । 2005–06 में बाँदा डिपो को सबसे अधिक आगम कैन्टीनों के माध्यम से 1.83 लाख रूपये के रूप में प्राप्त हुआ जबकि यह पिछले वर्ष की अपेक्षा 0.52 लाख रू. अधिक था। कैन्टीनों के माध्यम से मण्डल परिक्षेत्र झाँसी को सबसे अधिक आय 2004–05 में 8.97 लाख रूपये हुई । जबकि बाँदा डिपो की आय 2005–06 में अधिक रही जो 8.54 लाख रू. थी। परन्तु इस वर्ष में मण्डल परिक्षेत्र झाँसी को गत वर्ष की अपेक्षा 1.20 लाख रू. की आय कम हुई। सार्वजनिक सड़क परिवहन निगम

उत्तर प्रदेश के मण्डल परिक्षेत्र ने ब्याज के रूप में प्राप्त आगम के रूप में 2000–01 में 3.14 लाख रूपये प्राप्त किये जिसमें बाँदा डिपो का 0.22 लाख रूपये का योगदान सम्मिलित है तथा इस आगम में निगम को वृद्धि की जगह कमी ही होती गयी जो कि 2001–02 में घटकर 0.25 लाख रुपये के बराबर बाँदा डिपो की आय 0.04 लाख रूपये हो गयी । इस तरह क्रमशः 2002–03 में 0.56 लाख रुपये में बाँदा का 0.09 लाख रूपये का योगदान रहा जो कि 2003–04 में थोडा बढकर 1.54 लाख रू. हुआ । जिसमें बाँदा डिपो का 0.27 लाख रु0 का सहयोग रहा और फिर यह आगम क्रमशः घटना शुरू हुआ और 2004–05 में 0.42 लाख रह गया । जिसमें बाँदा डिपो का योगदान सिर्फ 0.06 लाख रुपये रहा तथा 2005–06 में 0.32 लाख रू. में बाँदा का डिपो का योगदान 0.08 लाख रू. रह गया । सार्वजनिक सडक परिवहन निगम को ब्याज के रूप में मण्डल परिक्षेत्र झाँसी को सबसे अधिक आगम सन् 2000–01 में 3.14 लाख रू. के रूप में हुआ जबकि डिपो बाँदा को सबसे अधिक आय वर्ष 2003–04 में 0.27 लाख रू. की हुई तथा सबसे कम आय परिक्षेत्र झाँसी को वर्ष 2001–02 में 0.25 लाख रूपये हुई एवं बाँदा डिपो का सबसे कम आय वाला वर्ष 2001–02 रहा जिसमें डिपो को ब्याज के आगम के रूप में सिर्फ 0.04 लाख रूपये ही प्राप्त हो सके। यातायात आगम के अतिरिक्त अन्य आय भी निगम को प्राप्त होती है अन्य आगमों में आय का एक बडा हिस्सा बेकार हो गये वाहनों और जीर्ण कल पुर्जों के बेचने से प्राप्त होता है। आंकडों को देखने से परिलक्षित होता है कि या तो निगम के पास बहुत पुराने मांडल की गाड़िया थी या फिर कर्मचारियों एवं अधिकारियों की अकुशलता एवं लारवाही के कारण हर वर्ष बहुत अधिक मात्रा में सामान एवं गाड़ियों की टूट फूट होती है जिससे अंत में इन्हें नीलामी के माध्यम से बेचना पड़ता है। इस राशि का निगम के वाहनों के प्रति वर्ष की दुर्घटनाओं की संख्या से घनिष्ठ संम्बन्ध है वास्तव में इस राशि को आगम माना जाना उचित नहीं होगा उचित तो यह है कि बेचे गये वाहनों से प्राप्त राशि को पूँजी प्राप्ति माना जाए और बेचने से होने वाली हानि का समायोजन अवक्षयण निधि से किया जाये।

अन्य आगमों में विज्ञापन आय का एक अच्छा स्रोत हो सकता है। जैसे कि प्रयुक्त तालिका 5.3–5.4 से स्पष्ट है कि सार्वजनिक परिवहन निगम उ.प्र. राज्य सडक परिवहन निगम द्वारा विज्ञापन आय से प्राप्त आगम घटता बढ़ता रहा है। ठीक इसी प्रकार कैण्टीन, बुकस्टालों आदि से प्राप्त किराया भी अन्य आय के आगम का अच्छा स्रोत हो सकता है क्योंकि इस स्रोत के माध्यम से निगम की आय में पिछले कुछ वर्षों में अच्छी वृद्धि हुई है।

आय के अन्य सहायक आगम–

विज्ञापन से आय जो कि मण्डल परिक्षेत्र झाँसी की आय वर्ष 2000–01 में 2.90 थी जिसमें डिपो बाँदा का 0.32 लाख रु0 का योगदान रहा । वही बढकर परिक्षेत्र की आय वर्ष 2005–06 में 4.07 लाख रूपये हो गयी। इस प्रकार परिवहन निगम डिपो बाँदा की आय भी 2005–06 में 1.04 लाख रू. हो गयी जो कि गत वर्षों से 1.17 लाख रूपये अधिक रही तथा सार्वजनिक परिवहन डिपो बाँदा की आय भी 2000–01 से 2005–06 में 0.72 लाख रूपये अधिक हुई तथा इसी प्रकार सार्वजनिक सड़क परिवहन निगम परिक्षेत्र झाँसी को विविध आय के रूप में 2000–2001 में 217.99 लाख रू0 का आगम प्राप्त हुआ । जिसमें बाँदा डिपो का 36.02 लाख रूपये का योगदान रहा । क्रमशः 2005–06 में परिक्षेत्र की आय 138.45 लाख रूपये में बाँदा डिपो का 32.6 लाख का योगदान रहा। इस प्रकार सार्वजनिक परिवहन निगम को विविध आय के रूप में एक बडा हिस्सा सहायक आगम के रूप में प्राप्त होता है।

सार्वजनिक एवं निजी परिवहन के कर्मचारियों द्वारा आय सृजन–

सार्वजनिक परिवहन में प्रशासनिक कार्यों एवं चालक परिचालक के रूप में कार्यरत कर्मचारियों को उनके कार्य के बदले में पारिश्रमिक के रूप में परिवहन निगम द्वारा एक निश्चित धनराशि वेतन के रूप में दी जाती है जो कर्मचारियों की प्रत्यक्ष आय के रूप में होती है। इसी प्रकार निजी परिवहन स्वामियों द्वारा उनकी परिवहन सेवाओं में कार्यरत कर्मचारियों को उनकी सेवाओं के बदले में एक निश्चित धनराशि वेतन के रूप में प्रदान की जाती है । जिससे वह अपनी आजीविका का साधन जुटाते हैं। निजी एवं सार्वजनिक परिवहन द्वारा कर्मचारियों को प्राप्त आय निम्नलिखित सारणी द्वारा दर्शायी गयी है।

सारणी क्रमांक 5.5 (लाख रुपये में)
निजी एवं सार्वजनिक परिवहन के कर्मचारियों की आय

क्र0	वर्ष	सार्वजनिक परिवहन निगम के कर्मचारियों को प्राप्त आय	निजी परिवहन द्वारा कर्मचारियों को प्राप्त आय
1	2000–01	238.42	13.81
2	2001–02	266.25	13.91
3	2002–03	275.03	14.91
4	2003–04	300.98	13.81
5	2004–05	307.05	14.91
6	2005–06	459.01	13.81

स्रोत– व्यक्तिगत सम्पर्क।

उपर्युक्त सारणी के माध्यम से यह ज्ञात होता है कि निगम में कर्मचारियों को वेतन के रूप में अधिक धनराशि दी जाती है जबकि निजी परिवहन सेवाओं में सार्वजनिक निगम की अपेक्षा कम वेतन दिया जाता है।

कृषि उत्पादन में योगदान–

सड़क परिवहन एक ऐसी सुदृढ़ धुरी के समान है, जिसके चारों ओर कृषि और कृषक तथा सारा गत्यात्मक ग्रामींण जीवन घूमता है। कृषि का विकास सड़कों और सड़क परिवहन के विकास से सम्बद्ध है। ग्रामींण पुनर्निर्माण की विभिन्न योजनाओं की सफलता भी सड़कों के विकास पर निर्भर करती है, क्योंकि अच्छे सड़क परिवहन के चलने से किसान सब्जी दूध फल तथा मक्खन के उत्पादन को निकटतम बाजारों में अच्छी कीमतों पर बेंचकर लाभ कमा सकता है। इस अतिरिक्त आय से वह बीज कृषि यंत्र एवं खाद आदि खरीदकर अपनी कृषि भूमि को सुधारकर स्थायी आय बढ़ा सकता है । ग्रामींण क्षेत्रों में अधिक सडके बनाने से कृषि भूमि की मात्रा बढ़ायी जा सकती है हमारे देश तथा बुन्देलखण्ड क्षेत्र में बहुत सी भूमि ऐसी है जिस पर मार्गों के अभाव के कारण कृषि संभव नहीं है क्योंकि वहाँ तक पहुँचना और

रोजगार सृजन में सड़क परिवहन का योगदान

योग्यता के अनुसार व्यक्ति को कार्य मिलने या कार्य करने को रोजगार कहते है। अध्ययन की सरलता के लिए रोजगार को निम्न भागों में बाँटा गया है।

पूर्ण रोजगार–

सामान्यतया पूर्ण रोजगार का अर्थ यह समझा जाता है कि अर्थ व्यवस्था में प्रत्येक व्यक्ति रोजगार में लगा हुआ है तथा कोई भी व्यक्ति बेरोजगार नहीं है। परन्तु ऐसा संभव नहीं हो सकता । प्रत्येक अर्थव्यवस्था में प्रत्येक समय में बेरोजगारी की एक न्यूनतम मात्रा अवश्य बनी रहती है। शतप्रतिशत कार्यशील जनसंख्या रोजगार में नहीं होती। अतः यह कहा जाता है एक पूर्ण रोजगार वाली अर्थव्यवस्था केवल एक सैद्धान्तिक कथन है, एक राजनैतिक नारा है, एक अर्थशास्त्री का सैद्धान्तिक आदर्श है तथा बहुत अधिक भ्रम पूर्णशब्द है। इसका अर्थ यह नहीं है कि प्रत्येक व्यक्ति जो कार्य या रोजगार चाहता है, वह कार्य कर रहा है, रोजगार में लगा हुआ हैं।

यद्यपि पूर्ण रोजगार को सही एवं निश्चित रूप से परिभाषित करना कठिन है, परन्तु किसी भी विषय का सीमांकन आवश्यक होता है इसलिए रोजगार की कुछ परिभाषाएं निम्न हैं–

प्रो. ए. पी. लर्नर के अनुसार– पूर्ण रोजगार का अर्थ है कि जो व्यक्ति प्रचलित वेतन पर कार्य करना चाहते हैं, वे बिना अधिक कठिनाई के कार्य प्राप्त कर सकते हैं। पूर्ण रोजगार के अर्थ के सम्बन्ध मे केंजियन दृष्टिकोंण को **प्रो. डिलार्ड** इस प्रकार प्रस्तुत करते है कि पूर्ण रोजगार को रोजगार की उस मात्रा द्वारा बताया जाता है जिसके आगे प्रभावपूर्ण माँग में वृद्धियाँ उत्पादन एवं रोजगार को नही बढ़ाती है।

लार्ड वेवरिज के अनुसार– पूर्ण रोजगार उस स्थित को बताती है, जिसके अन्तर्गत बेरोजगार

व्यक्तियों की तुलना में कार्य के खाली स्थान अधिक होते है, जिससे एक कार्य को खोने तथा दूसरे को प्राप्त करने में सामान्य विलम्ब बहुत कम होता है।

1. पूर्ण रोजगार का अर्थ शून्य बेरोजगारी से नहीं होता। दूसरे शब्दों में पूर्ण रोजगार सदैव पूर्ण नहीं होता। शून्य बेरोजगार का होना सम्भव नहीं है। किसी भी अर्थव्यवस्था में किसी भी समय बेरोजगारी को कम न हो सकने वाली एक सदैव विद्यमान रहती है अर्थात् ऐच्छिक घर्षणात्मक तथा मौसमी की कुछ न कुछ मात्रा सदैव बनी रहती है। परिमाणात्मक शब्दों में बेरोजगारी की यह न्यूनतम मात्रा प्रायः 3 से 5 प्रतिशत तक बनी रहती है। इसका अभिप्राय है कि यदि कार्यशील जनसंख्या का 95 से 97 प्रतिशत तक रोजगार में रहता है तो यह कहा जाएगा कि पूर्ण रोजगार की स्थिति विद्यमान है। इसका यह भी अभिप्राय है कि व्यवहार में पूर्ण रोजगार एक बिन्दु या एक निश्चित अंक को नहीं बताता बल्कि यह एक क्षेत्र को बताता है।
2. कार्य उचित मजदूरियों पर प्राप्त होने चाहिए। एक सर्वाधिकार वादी राज्य में भी अनैच्छिक बेरोजगारी की एक न्यूनतम मात्रा हो सकती है और इस प्रकार वहाँ पूर्ण रोजगार की स्थिति कही जाएगी । परन्तु व्यक्तियों को अपर्याप्त मजदूरियों या वेतनों पर कार्य करने के लिए मजबूर किया जा सकता हैं ।
3. वास्तव में बेरोजगार व्यक्तियों की तुलना में खाली स्थान अधिक ही होने चाहिए कम नहीं ऐसी स्थिति में व्यक्तियों की रोजगारों या कार्यों को प्राप्त करने में अधिक कठिनाई नहीं होगी।
4. यदि अर्थव्यवथा पूर्ण क्षमता के स्तर अथवा पूर्ण रोजगार के स्तर पर कार्य कर रही है तो अर्थव्यवस्था में कुल प्रभावपूर्ण माँग में कोई भी वृद्धि वस्तुओं एवं सेवाओं के

उत्पादन में वृद्धि नहीं करेगी बल्कि इसके परिणामस्वरूप कीमतों में तीव्र स्फीतिक वृद्धि को उत्पन्न करेगी । ऐसी स्थिति को पूर्ण से अधिक रोजगार कहा जाता है। पूर्ण रोजगार की स्थिति को प्राप्त करने के लिए सरकार की भूमिका महत्वपूर्ण है तथा मैद्रिक एवं प्रशुल्क नीतियों का एक उचित समन्वय की आवश्यकता है अल्प विकसित देशों में इन नीतियों के उद्देश्य विकशित देशों की तुलना में भिन्न होते है इसके अतिरिक्त अल्प विकसित देशों में पूर्ण रोजगार की स्थिति को प्राप्त करने के लिए सम्पूर्ण अर्थव्यवस्था के आर्थिक विकास की जरूरत है।

अल्प रोजगार–

खुली बेरोजगारी किसी विकास शील अर्थ व्यवस्था में बेरोजगारी की समस्या के अत्यन्त छोटे भाग को स्पष्ट करती है। इसकी सार्थकता मजदूरी प्राप्त करने वालों के सन्दर्भ में विशेषकर है परन्तु स्वरोजगार वाले व्यक्तियों जैसे कृषक ग्रामीण शिल्पकार, नगरीय शिल्पकार, संविदा चालक/परिचालक सडक परिवहन निगम के एवं अन्य स्वव्यवसाय वाले लोगों में खुली बेरोजगारी नगण्य होती है अल्प रोजगार वाले व्यक्ति वे है जिन्हें अंशकालिक अथवा आकस्मिक रोजगार मिलता है इनकी क्षमता का पूर्ण विदोहन नहीं हो पाता । उस अवस्था में अल्प रोजगार की स्थिति होगी जब किसी उत्पादक क्षेत्र से अन्य उत्पाद साधनों को अपरिवर्तित रखते हुए कुछ श्रम बाहर करने पर भी कुल उत्पादन अपरिवर्तित रहे इसका यह भी आशय है कि उक्त क्षेत्र में श्रम की सीमान्त उत्पादकता शून्य है। यदि श्रम कम उत्पादिता वाले व्यवसाय से अधिक उत्पादिता वाले व्यवसाय को हस्तांतरित किया जा सके तो भी अल्प रोजगार की स्थिति होगी। कम उत्पादिता वाले क्षेत्र में श्रम स्थानान्तरित करने पर उत्पादन में

होने वाली कमी की अपेक्षा दूसरे क्षेत्र जिसमें श्रम स्थानान्तरित किया गया हैं, में उत्पादन अधिक होगा। इससे कुल उत्पादन बढ़ जाएगा। इसी प्रकार यदि उत्पादन ढाँचे में सामान्य संगठनात्मक परिवर्तन करने पर कुल उत्पादन बढ़ जाये तो भी अल्प रोजगार होगा ।

सड़क परिवहन से रोजगार सृजन–

अध्ययन क्षेत्र में योग्यता के अनुसार परिवहन निगम एवं निजी सड़क परिवहन सेवाओं में कर्मचारियों को नियुक्त किया जा सकता है और उनकी कार्य दक्षता के अनुसार तथा उनकी योग्यता के अनुरूप नियुक्त कर्मचारियों को कार्य दिया जाता है निजी एवं सार्वजनिक परिवहन में कार्यरत कर्मचारिंयों के रोजगार प्रारूप को अध्ययन की सरलता देखते हुए दो भागों में विभक्त किया गया है।

1. स्थायी रोजगार–

परिवहन निगम में योग्य व्यक्ति को उसकी योग्यता के अनुसार स्थायी रूप से नियुक्त किया जाता है। निगम में स्थायी रूप से नियुक्त कर्मचारी को स्थायी रोजगार की श्रेणी से रखा गया है क्योंकि इन कर्मचारियों को निगम बिना किसी विशेष कारण के सेवा मुक्त नहीं कर सकता है। एक बार स्थायी नियुक्ति होने के बाद कर्मचारी एक निश्चित अवधि तक अपने कार्य के बदले पारिश्रमिक वेतन के रूप में प्राप्त करता है तथा सेवा निवृत्ति के बाद वह कर्मचारी पेंशन के रूप में एक निश्चित धनराशि प्राप्त करता रहता है। यह कहना गलत नही सिद्ध होगा कि एक बार स्थायी नियुक्त के बाद वह अपने जीवन भर की आजीविका का साधन जुटाने में आर्थिक रूप से सुदृढ़ होता है। सड़क परिवहन में स्थायी रोजगार के रूप में कार्यरत कर्मचारियों को निम्नांकित सारिणी के द्वारा दर्शाया गया है।

सड़क परिवहन निगम की जनशक्ति वर्ष वार (स्थायी)

सारणी क्रमांक 5.6

क्र0	वर्ष	उ0 प्र0 परिवहन निगम जनशक्ति	निगम परिक्षेत्र झाँसी जनशक्ति	परिक्षेत्र डिपो बाँदा जनशक्ति
1	2000–01	47369	1760	298
2	2001–02	45960	1720	301
3	2002–03	44508	1710	297
4	2003–04	37747	1689	286
5	2004–05	36398	1680	291
6	2005–06	35310	1650	277

स्रोत– निगम मुख्यालय लखनऊ के आँकडों के आधार पर

उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट होता है कि परिवहन निगम कि परिवहन निगम के माध्यम से प्रदेश में 2000–01 में 47369 व्यक्तियों को स्थायी रोजगार प्रदान किया गया जिसमें निगम के मण्डल चित्रकूटधाम के परिक्षेत्र में 1760 व्यक्ति स्थायी रोजगार प्राप्त कर अपनी आजीविका का साधन जुटाने में सक्षम हुए तथा मण्डल मुख्यालय बांदा डिपो ने परिवहन निगम के माध्यम से 298 कर्मचारियों को स्थायी रोजगार सृजित कर योगदान दिया। जो प्रदेश परिवहन निगम की अपेक्षा 0.62 प्रतिशत है और परक्षेत्र को 16.93 प्रतिशत रोजगार सृजन करने में सहयोग प्रदान किया । क्रमशः 2001–02 में प्रदेश 45960 पद स्थायी रोजगार के रूप में सृजित कर गत वर्षों के अपेक्षा 1409 पद कम किये जिसके कारण परिक्षेत्र में स्थायी रोजगार पदों में कमी हुई जो गत वर्ष 1760 थी, वह वर्तमान में 1720 पदों के रूप में बची लेकिन परिक्षेत्र डिपो ने अपने यह गत वर्ष की अपेक्षा 2001–02 में 03 अधिक पदों का सृजन कर रोजगार को बढ़ावा दिया।

2002–03 में प्रदेश परिवहन निगम में जनशक्ति के रूप में 44508 व्यक्ति शेष रहे तथा परिक्षेत्र में प्रदेश की तुलना में 3.84 प्रतिशत कर्मचारियों ने ही, निगम को सहयोग प्रदान किया जबकि डिपो ने 297 कर्मचारियों को स्थायी रोजगार सृजित कर योगदान दिया जो कि गतवर्ष की अपेक्षा 04 व्यक्ति कम रहे। इस प्रकार पिछले वर्षों के आँकड़ों से ज्ञात हो रहा है कि राज्य सड़क परिवहन निगम नये स्थायी पद सृजित करने में असक्षम सिद्ध हो रही है । 2003–04 में सिर्फ जनशक्ति के नाम पर स्थायी रूप से कार्यरत कर्मचारियों की संख्या 37747 रह गयी तथा इसी प्रकार के घटते क्रम में परिक्षेत्र में 1689 व्यक्तियों का जन समूह रहा तथा डिपो ने भी 286 कर्मचारियों को स्थायी रूप से रख कर काम चलाया जो कि प्रदेश की जनशक्ति का 0.75 प्रतिशत है। क्रमशः 2004–05, 05–06 में राज्य सडक परिवहन के पास स्थायी रूप से कर्मचारियों की संख्या 36398, 35310 रही तथा परिक्षेत्र में कर्मचारियों की संख्या में कोई बढत नहीं हुई और 2004–05, 05–06 में सिर्फ कर्मचारियों की संख्या के रूप में 1680, 1650 व्यक्ति ही रहे तथा डिपो में इसी प्रकार 2004–05 में 291 तथा 05–06 में सिर्फ स्थायी रूप से 277 व्यक्तियों ने काम किया जो कि 2000–01 से 21 कर्मचारियों से कम थे। शोधार्थी ने प्राप्त आंकडों से यह निष्कर्ष निकाला कि राज्य सड़क परिवहन को स्थायी कर्मचारियों के प्रति अब कोई जागरूकता नहीं है तथा वह संविदा में कम पैसों में कर्मचारियों को रख कर अपना काम चला रही है तथा यह भी कहना गलत नहीं होगा कि राज्य सड़क परिवहन निगम स्थायी पद सृजित न करके संविदा पद सृजित कर परिचालन व्यय कम करना चाहती है।

अस्थायी रोजगार–

सड़क परिवहन निगम द्वारा अस्थायी रूप से कर्मचारियों के पद सृजित किये जाते है। इन पदों पर ज्यादातर चालक/परिचालक के रूप में कर्मचारियों को रखा जाता है। इन चालकों/परिचालकों को उनके काम के अनुरूप पैसे दिये जाते है इस प्रकार इन पदों के माध्यम से परिवहन निगम द्वारा काफी पदो का सृजन कर व्यक्तियों को रोजगार दिया जाता है।

बाँदा डिपो में सड़क परिवहन निगम के द्वारा 2000–2001 में चालक/परिचालक के रूप में 41 पदों का सृजन कर रोजगार सृजित किया गया यह क्रम बढ़ता ही गया तथा 2001–2002 में 94 कर्मचारियों की नियुक्ति की गयी और 2002–03 में यह पद बढ़कर 113 हो गये इस प्रकार यह गत वर्ष से 19 कर्मचारी बढ़े। 2003–04 में 166 कर्मचारी नियुक्त कर रोजगार को बढ़ा दिया गया 2004–2005 में 211 पद निगम द्वारा सृजित कर रोजगार को बढावा दिया तथा 2005–06 में संविदा चालक परिचालक की संख्या 254 हो गयी जबकि निगम के पास स्थायी रूप से कार्यकर रहे चालक/परिचालक की संख्या मात्र 157 रह गयी इस प्रकार देखा जाये तो निगम के संविदा चालकों और परिचलकों की संख्या स्थायी चालक परिचालक से 97 अधिक है। तथा इसी प्रकार निजी सडक परिवहन के माध्यम से काफी रोजगार पद सृजित होते है निजी सड़क परिवहन के माध्यम से रोजगार पद का विवरण निम्नलिखित तालिका के माध्यम से दर्शाया गया है।

सारणी क्रमांक 5.7

निजी एवं सार्वजनिक परिवहन निगम की जनशक्ति

सार्वजनिक सड़क परिवहन निगम	निजी सड़क परिवहन
41	75
94	90
113	90
166	96
211	114
254	120

स्रोत– निजी एवं सार्वजनिक सड़क परिवहन निगम के कार्यालय के अनुसार

निजी सड़क परिवहन के माध्यम से 2000–01 में 75 व्यक्तियों को अपनी आजीविका का साधन जुटाने का योगदान प्राप्त हुआ । इस प्रकार यह क्रम लगातार बढ़ता गया। क्रमशः 2001–02, 02–03, 03–04, 04–05 एवं 05–06, में कर्मचारियों की संख्या 90, 90, 96, 114, 120 हो गयी। इन कर्मचारियों को एक निश्चित धन राशि पारिश्रमिक के रूप में दी जाती है। निम्नलिखित सारणी को दृष्टिगत किया जाये तो सार्वजनिक एवं निजी सड़क परिवहन निगम के माध्यम से अस्थायी रूप से 2000–01 में 116 व्यक्तियों को रोजगार मिला क्रमशः 2001–02, 02–03, 03–04, 04–05 तथा 05–06 में कर्मचारियों की संख्या क्रमशः 184, 203, 262, 325, 374 हो गयी। सारणी के अध्ययन से ज्ञात होता है कि सड़क परिवहन के माध्यम से अस्थायी रोजगार के पदों में लगातर वृद्धि हो रही है।

सड़क परिवहन के माध्यमों से अन्य रोजगार सृजन–

सड़क परिवहन के माध्यम से बहुत उद्योग धन्धे फल फूल रहे हैं तथा बहुत लोगों को इस माध्यम से रोजगार प्राप्त हो रहे हैं। यह कहना कतई गलत नहीं है कि लगभग उद्योग धन्धे परिवहन के माध्यम से अपना कार्य सुचारु रूप से कर रहे हैं, क्योंकि किसी उद्योग को चलाने के लिए कच्चे माल की आवश्यकता होती है जो कि परिवहन के माध्यम से ही लाये जा सकते हैं। तथा उत्पादित माल को बाजार तक ले जाने के लिए परिवहन ही एक सहायक माध्यम के रूप में काम करता है। इस दृष्टि से परिवहन उद्योगों के लिए पहिये के समान कार्य करता है अगर किसी क्षेत्र में उद्योग धन्धे फलीभूत होंगे तो निश्चित ही अच्छा रोजगार सृजित होगा क्योंकि किसी भी उद्योग को चलाने के लिए व्यक्तियों की आवश्यकता होती है। जैसे बिना ईधन के परिवहन सेवायें संचालित नहीं की जा सकतीं उसी प्रकार बिना व्यक्तियों के किसी उद्योग को चलाना असम्भव है। अध्ययन क्षेत्र में रेल परिवहन का एक निश्चित दायरा होने के कारण यहाँ पर चल रहे उद्योग धन्धे सड़क परिवहन के माध्यम से ही टिके हैं। जैसे बालू खनन उद्योग, ग्रेनाईट उद्योग, लाई बनाने का उद्योग तथा चावल उद्योग इन उद्योगों को फलने फूलने का श्रेय सडक परिवहन को जाता है तथा इन उद्योगों के माध्यम से क्षेत्र में रह रही जनसंख्या के काफी व्यक्तियों को रोजगार प्राप्त हुआ । सडक परिवहन के माध्यम से अन्य रोजगार सृजित होते है, जैसे सड़क परिवहन सेवाओं के अन्तर्गत जहाँ भी बस स्टाप या ट्रांसपोर्ट स्थापित होते हैं, वहाँ पर व्यक्तियों द्वारा विभिन्न प्रकार की वस्तुएं यात्रियों को उपलब्ध कराकर क्रय विक्रय के अन्तराल द्वारा रोजगार आय सृजित करते है । बस सेवाओं पर चढकर समाचार पत्र, पत्रिकायें आदि विक्रय कर आय अर्जित करते है सड़क के किनारे चाय पान मिठाई की दुकान रखकर व्यक्ति आय अर्जित करते हैं । इन दुकानों के माध्यम से अन्य व्यक्तियों को भी रोजगार प्राप्त होता है।

कृषि उत्पादन में योगदान–

सड़क परिवहन एक ऐसी सुदृढ़ धुरी के समान है, जिसके चारो ओर कृषि और कृषक तथा सारा गत्यात्मक ग्रामींण जीवन घूमता है। कृषि का विकास सड़कों और सड़क परिवहन के विकास से सम्बद्ध है। ग्रामींण पुनर निर्माण की विभिन्न योजनाओं की सफलता भी सड़कों के विकास पर निर्भर करती है, क्योंकि अच्छे सड़क परिवहन के चलने से किसान सब्जी, दूध, फल तथा मक्खन के उत्पादन को निकटतम बाजारों में अच्छी कीमतों पर बेंचकर लाभ कमा सकता है। इसके अतिरिक्त आय से वह बीज, कृषि, यंत्र एवं खाद आदि खरीदकर अपनी कृषि भूमि को सुधार कर स्थाई आय बढ़ा सकता है। ग्रामींण क्षेत्र में अधिक सड़कें बनाने से कृषि भूमि की मात्रा बढ़ायी जा सकती है हमारे देश तथा बुन्देलखण्ड क्षेत्र में बहुत सी भूमि ऐसी है जिस पर मार्गों के अभाव के कारण कृषि संभव नहींहै क्योंकि वहाँ तक पहुँचना और कृषि उपकरणों को ले जाना बहुत कठिन है तराई, खादर तथा कांस व मूंजाच्छादित भूमि इसके उदाहरण हैं। भारतीय सडक एवं यातायात विकास संस्था द्वारा की गयी खोज से यह सिद्ध हो चुका है कि ग्रामीण क्षेत्रों में पर्याप्त मात्रा में सड़कें बनाने मात्र से हम कृषि भूमि की मात्रा में 25 प्रतिशत वृद्धि कर सकते है। जैसे जैसे हम सड़क से दूर चलते जाते है वैसे वैसे कृषि क्रिया की क्षमता और गहनता घटती चली जाती है और अन्त में हम एक ऐसे स्थान पर पहुँच जाते हैं जहाँ चतुराई सर्वथा असंभव हो जाती है। वहाँ पर खेती करने में बहुत अधिक खर्च होता है और यदि खेती की भी जाय तो उपज को बाजार तक लाना एक कठिन समस्या बन जाती है। अतः स्पष्ट है कि खाद समस्या को हल करने के लिए कृषि उत्पादन बढाना जरूरी है और कृषि उत्पादन में वृद्धि करने के लिए गांवों में सडकों का होना आवश्यक है। यदि हम अपने खाद्यान्न की वर्तमान उपज को शीघ्रता से उस स्थान तक भेज सकें जहाँ और जब उसकी आवश्यकता होती है तो हमें खाद्यान्न के सम्बन्ध में लेश मात्र भी चिन्तित होने की आवश्यकता नहीं है। सड़कों तथा सड़क परिवहन के विकास से कृषि का स्वरूप भी बदला जा सकता है और खाद्यान्न के स्थान पर बिक्री वाली फसलें अधिक उपजाई जा सकती है। अच्छे सड़क परिवहन के चलने का प्रभाव यह होगा कि कृषक सहायक भोज्य पदार्थ जैसे साग, सब्जी, फल, अण्डे, दूध, दही इत्यादि अधिक से अधिक मात्रा में उत्पन्न कर सकेगा जिनके द्वारा हमारा दैनिक भोजन अधिक संतुलित बन सकेगा और कृषक के रहन सहन का स्तर भी अधिक आय के परिणाम स्वरूप अधिक ऊँचा होगा। कृषि उपज की बिक्री पर भी सड़कों का एवं परिवहन सेवाओं का प्रशंसनीय प्रभाव पड़ता है। यदि हमारे ग्रामीण क्षेत्रों में सड़कों का एक जाल बिछ जाये एवं सभी गाँव व्यापारिक मण्डियों से जोड़ दिये जायें तो ऐसी दशा में कृषि के विपणन की समस्या बहुत कुछ हल की जा सकती है। कृषक को सड़कों के खराब होने के कारण यातायात व्यय भी अधिक देना पड़ता है और वह फसल के प्रारम्भ में अच्छे मूल्य में माल बेंचने में भी असमर्थ रहता है। पशु पालने वाले कृषक के लिए अच्छी सड़कें एवं अच्छे परिवहन का विशेष महत्व है।

क्योंकि अच्छी नस्ल के चौपायों को शीघ्रता से बाजार ले जाया जा सकता है एवं पशु मेलों एवं प्रदर्शिनियों में भी भाग लिया जा सकता है। यांत्रिक यातायात के अभाव में जानवरों को पैदल ले जाना पडता है अतः मार्ग में अधिक समय लगने और रात्रि में इधर उधर रूकने के कारण जानवरों का खान पान अच्छी तरह से नहीं हो पाता, फलतः उनकी आब चली जाती है और अच्छा मूल्य नहीं मिलता। कृषि उत्पादन एवं यातायात के साधनों का भी बडा घनिष्ट सम्बन्ध है इन साधनों का प्रभाव कृषक की आर्थिक स्थिति, रहन सहन के स्तर सांसारिक अनुभव तथा शिक्षा आदि पर पड़ा है।

1. कृषकों की शिक्षा में योगदान–

यातयात के साधनों मे वृद्धि से कृषक तथा समस्त ग्रामीण जनता एक स्थान से दूसरे स्थान को आसानी से आने जाने लगी है। उन्हें कृषि सम्बन्धी मेलों, प्रदर्शिनियों आदि के देखने का अवसर मिलने लगा है।

प्रांतीयता, रूढिवाद जाति पाँत के भेद तथा अन्य सामाजिक कुरीतियाँ अब शनैः शनैः उनसे से दूर होती जा रही हैं।

2. श्रम साधन की गतिशीलता में योगदान–

यातायात के साधनों में वृद्धि के परिणामस्वरूप ग्रामवासियों की गतिशीलता में वृद्धि हुई है। नगरीय जीवन का प्रभाव पड़ने के कारण उनके रहन–सहन का स्तर ऊँचा हो गया है। अब वे गाँव से बाहर नगरों में जाकर कारखानों आदि में नौकरी करने लगे है, जिनसे उनकी आर्थिक स्थिति सुदृढ़ हुई है।

3. विपणन में योगदान–

परिवहन, सुविधाओं का सबसे बड़ा लाभ किसान को उसकी उपज का उचित मूल्य दिलाना है। किसान की बिक्री की कठिनाइयाँ दूर होती जा रही हैं और कृषि अब उद्योग की भाँति ही एक लाभकारी व्यवसाय होता जा रहा है।

4. कृषि के व्यवसायीकरण में योगदान–

नवीन यातायात साधनों ने कृषि को जीवनयापन व्यवसाय के स्थान पर एक व्यापारिक व्यवसाय बना दिया है। कृषकगण अब खेती में केवल उन्हीं वस्तुओं को उत्पन्न नहीं करते, जिनका वे स्वयं उपयोग करते है वरन दूर बाजार में बेचने के लिए कृषि पदार्थों को पैदा करते है। उनको बेंचकर जो रूपया प्राप्त होता है उससे पहले अपने उपभोग की वस्तुएँ खरीदते है। इस प्रकार यातायात साधनों के विकास के कारण कृषि उद्योग का वाणिज्यीकरण ही हो गया है। हमारे देश तथा अध्ययन क्षेत्र में बहुत सा क्षेत्र ऐसा है जिसमें परिवहन के अभाव में खेती नहीं की जा सकती। नदियों के किनारे पहाड़ी क्षेत्र, खादर, मूज, घास, वन आच्छादित भूमि में पहुँच के अभाव में खेती नहीं की जा सकती । परिवहन साधनों के मुख्यतः सड़के बन जाने से ऐसा बहुत सा क्षेत्र कृषि के अन्तर्गत लिया जा सकता है और कृषि क्षेत्र का विस्तार किया जा सकता है । पंचवर्षीय योजनाओं के अन्तर्गत इस दिशा में प्रयत्न हो रहे है।

5. शीघ्रनाशवान वस्तुओं के उत्पादन में वृद्धि एवं वितरण में योगदान–

कृषक गण शीघ्र नष्ट होने वाली वस्तुएँ (जैसे फल, सब्जी आदि) पर्याप्त मात्रा में उगाने लगे हैं, क्योंकि अब उनकी उपज यातायात के साधनों के कारण दूर नगरों एवं विदेशों में भेजी जा सकती हैं।

6. व्यावसायिक फसलों के उत्पादन में वृद्धि–

परिवहन सुविधाएँ बढ़ने से कृषि का स्वरूप भी बदलता जा रहा है जो किसान रेल, मोटर के आगमन से पूर्व केवल अपने उपभोग के निमित्त फसलें बोता था वह अब बिक्री योग्य फसलें बोने लगा है जो उसकी आय वृद्धि में सहायक है। आज का अग्रगामी किसान अन्नों की मात्रा कम करके तिलहन, गन्ना, तम्बाकू,

तरकारियाँ इत्यादि नकदी फसलें अधिक बोता है। कुछ किसान नये बीजो की ही खेती करने लगे हैं जिनका उन्हें ऊँचा मूल्य मिल जाता है ।परिवहन के विकास का परिणाम कृषि क्रिया का उद्योगीकरण भी है।रेलों और मोटर गाड़ियों ने किसानों को फल व तरकारियाँ पैदा करने, दुग्ध, व्यवसाय करने मछलियाँ व मुर्गियाँ पालने तथा लघु उद्योग चलाने की प्रेरणा दी है। आटा पीसने, रूई ओटने, मुर्गीपालन गुड बनाने इत्यादि अनेक व्यवसाय भारतीय गाँवों में होने लगे है। सड़क परिवहन के विकास में अन्तर नगर सेवाएँ चालू हो गयी हैं, जिन्होने फलो, तरकारियों, अण्डों, मछलियों, दुग्ध, खोआ आदि की माँग बढ़ाकर किसान को इन कार्यो के करने की प्रेरणा दी है।

7. भूमि की उर्वरा शक्ति एवं जीवन स्तर में वृद्धि—

श्री मिलर के अनुसार भूमि की उर्वरा शक्ति बढ़ाने में यातायात के साधनों ने अधिक योगदान दिया है। क्योंकि इनके परिणाम स्वरूप वह भूमि की उर्वरा शक्ति बढ़ाने के नये—नये साधनों का ज्ञान प्राप्त कर उनका उपयोग कर सका है। इसके अलावा यातायात साधनों के कारण ही आज कृषक केवल स्थानीय माँग के अनुसार फसलों की उपज न करते हुए अन्तर्राष्ट्रीय एवं राष्ट्रीय बाजार की मांग के अनुसार करता हैं। इससे उसकी आय बढती है और जीवन स्तर उन्नत होता है।

8. कृषि तकनीकी में योगदान—

परिवहन सुविधाओं के विकास ने कृषि क्षेत्र में एक क्रान्ति ला दी है। कृषि का उत्तरोत्तर अधिकाधिक आधुनिकीकरण होता जा रहा है। दूरवर्ती बाजार से प्रेरणा लेकर भारतीय किसान नये कृषि यन्त्रों उन्नत बीजों आधुनिक खादों, उच्च कोटि की सिंचाई सुविधाओं तथा नयी—नयी कृषि कियाओं का प्रयोग करने लगा है और अपना उत्पादन बढ़ाता जा रहा है। वस्तुतः हाल की हरित क्रान्ति का श्रेय सड़क परिवहन को ही दिया जा सकता है।

परिवहन के विकास से विस्तीर्ण कृषि ही नहीं वरन गहन कृषि भी सम्भव है। परिवहन सुविधाओं के कारण ही आधुनिक खादों, उर्वरकों उन्नत बीजों तथा नूतन कृषि यन्त्र उपकरणों की पहुँच सुलभ होती है और कृषि उत्पादन बढ सकता है। मण्डल की ग्राम–प्रधान अर्थव्यवस्था है। दूरस्थ गाँवों तक रेल परिवहन व अन्य साधनों को प्रसारित नहीं किया जा सकता है। सड़कों के माध्यम से ही भारत या मण्डल चित्रकूट के गाँवों को राष्ट्र की मुख्य धारा से जोड़ा जा सकता है। सड़कों के प्रसार से ग्रामींण क्षेत्र से भोज्य पदार्थ यथा सब्जी, दूध ,फल, अंडे इत्यादि नगर तक सुगमता पूर्वक पहुँचायें जा सकते हैं। सड़के औद्योगिक और व्यापारिक क्रियाओं के विकास में विशेष सहायक हैं। सड़कों के माध्यम से ही गाँवों में उत्पन्न कच्चा पदार्थ उद्योगों और उपभोग केन्द्रों तक पहुँचाया जा सकता है। इसी प्रकार विभिन्न उद्योगों का उत्पादन सड़कों के माध्यम से ही गाँवों तक पहुँचाया जा सकता है। अकाल एवं अभाव के दिनों में वस्तुयें अतिरेक वाले क्षेत्रों से न्यूनता वाले क्षेत्रों तक पहुंचाई जा सकती हैं। विभिन्न प्राकृतिक संसाधन, जो क्षेत्रीय प्रकृति के होते है, उपयोग वाले स्थानों तक पहुँचायें जा सकते हैं।

4. औद्योगिक उत्पादन में योगदान–

किसी देश का औद्योगीकरण बहुत कुछ सड़कों एवम परिवहन के विकास पर निर्भर करता है। जब तक किसी देश अथवा क्षेत्र में सड़कों का जाल न बिछा हो तब तक कच्चे माल को कारखानों तक और निर्मित माल को उपभोक्ताओं के दरवाजों तक आवश्यकतानुसार लगातार पहुँचाना सम्भव नहीं होता। रेलों, वायुयान एवं जलयान ऐसे साधन हैं, जो साधारणतः कृषि से, खान से, बनों से अथवा अन्य प्रकार से उत्पन्न होने वाले हर प्रकार के कच्चे माल को उद्‌गम तक नही पहुँचा सकते हैं और बहुधा सड़कों द्वारा ही अनेक स्थानों पर पहुँचाना सम्भव है। इस प्रकार सड़कें उपयुक्त यातायात साधनों के सहायक के रूप में अत्यन्त आवश्यक हैं। यही नहीं,

उद्योग धन्धों के विकेन्द्रीयकरण में भी सड़क परिवहन का बहुत बड़ा हाथ होता है। केवल सड़क–परिवहन ही एक ऐसा साधन है, जो अविकसित आन्तरिक क्षेत्रों में औद्योगिक उन्नति को प्रोत्साहन प्रदान करता है। सड़क–परिवहन, लघु कुटीर उद्योगों का तो प्राण है, क्योंकि उनकी यातायात सम्बन्धी आवश्यकतायें कम होती हैं। जिन्हें रेलें प्रोत्साहित नहीं करती । माल की मात्रा रेलों के माध्यम से ले जाने के लिये अपर्याप्त होती है। वह सड़क परिवहन के माध्यम से ले जाने के लिये पर्याप्त होता है। सड़क यातायात की सुविधायें मिलने पर अनेक छोटे मोटे उद्योग धन्धे पनप सकते हैं , जैसे फल और दूध से बनी हुई वस्तुयें, हथकरघा की बनी वस्तुये, लकडी के सामान और औजार, कागज की लुग्दी, बाँस का माल, गुड़ और शक्कर इत्यादि। यदि हम क्षेत्र के ग्रामवासियों में विनियोग एवं बचत की भावना पैदा करना चाहते हैं, तो यह बड़ा जरूरी है कि बडे गांवों में बैंकें स्थापित की जायें तथा निकटवर्ती छोटे गाँवों को सड़कों द्वारा उसे बड़े गाँवों से मिला दिया जाये, जिससे कि गाँव के लोग सुविधा से आ जा कर अपनी आर्थिक आवश्यकता की संतुष्टि कर सकें।

आधुनिक सभ्यता आधुनिक परिवहन के साधनों की पुत्री है। जहाँ मनुष्य और माल की ढुलाई की सुविधा नहीं, आज उस देश को सभ्य राष्ट्र नहीं कह सकते। परिवहन के साधनों के विकास के साथ–साथ सभ्यता का विकास हुआ है। इस बात का इतिहास साक्षी है। पृथक् रहने वाले पिछड़े समाज में सभ्यता का अविर्भाव नहीं हुआ। जब मनुष्य ने सामाजिक और नागरिक जीवन को अपनाया, तभी वह बुद्धिमान और सभ्य कहलाया और इसमें सन्देह नहीं कि मनुष्य में सामाजिक और नागरिक भाव तब तक नही जाग्रत हुआ, जब तक कि वह दूसरों के सम्पर्क में नहीं आया। मनुष्य को दूसरों के सम्पर्क में लाने का एक मात्र श्रेय परिवहन के साधनों को है। परिवहन मानव समाज के आर्थिक एवं सांस्कृतिक विकास में सदैव एक सजीव घटक रहा है और इसी कारण सदियों से परिवहन के सुधार के निमित मनुष्य ने अपना

बहुत सा समय लगाया है तथा महानतम प्रयास किया है। पर्याप्त परिवहन–सुविधाओं की विद्यमानता में राष्ट्रों, क्षेत्रों, नगरों, उद्योगों और व्यावसायिक फर्मो नें प्रगति की हैं तथा उनके अभाव में उनकी प्रगति अवरूद्ध हुई है। परिवहन के सुविकसित साधन आधुनिक जीवन का आवश्यक अंग है। परिवहन की नयी यान्त्रिक युक्तियों ने ढुलाई का कार्य अधिक नियमित, सुविधाजनक गतिशील एवं सस्ता बना दिया है। इस भाँति परिवहन के क्षेत्र में दो महत्वपूर्ण परिवर्तन हुए हैं, प्रथम यह कि ढुलाई व्यय बहुत कम हो गया है और द्वितीय परिवहन के साधनों की चाल भी बहुत बढ़ गयी है। परिवहन के सुविकसित साधनों से मनुष्य जाति को अनेक लाभ प्राप्त हुए है। उनके आर्थिक जीवन में महान क्रान्तिकारी परिवर्तन हुयें है। राजनीतिक और सामाजिक क्षेत्र पर भी कम प्रभाव नहीं पड़ा, किन्तु आर्थिक क्षेत्र में आधुनिक परिवहन के साधनों का योगदान सर्वाधिक रहा है। सस्ती ढुलाई ही एक ऐसा आधार स्तम्भ है, जिस पर कि उन्नीसवीं और बीसवीं शताब्दी के आर्थिक जीवन की नींव जमी है। मनुष्य की अगणित आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए परिवहन बहुत कुछ उत्तरदायी है। यह उत्पादन में सहायक होता है और उपयोगिता का सृजन करता है तथा धन के उपयोग विनिमय और वितरण में सहयोग देता है। उत्पादन वस्तुतः उपयोगिता उत्पन्न करना है और परिवहन स्थान उपयोगिता उत्पन्न करके उत्पादन में सहयोग देता है केवल किसी वस्तु को खेत में उगा लेना, खान से निकल लेना अथवा कारखाने में निर्माण कर लेना उसका उत्पादन नहीं है। उन्हें उपभोक्ता तक पहुँचाना वास्तविक उपयोगिता उत्पन्न करना कहा जाएगा, और यह काम परिवहन का है। मोटरों, बैलगाड़ियों, जहाजों, रेल–इंजनो व डिब्बों, विमानों इत्यादि और उनके आवश्यक भागों तथा सह साधनों का निर्माण आज की उत्पादन व्यवस्था का एक प्रमुख अंग आज ये महान से महान आधार भूत उद्योगों में गिने जाते हैं। परिवहन बाजार के विस्तार द्वारा प्रतियोगिता उत्पन्न करके और मूल्य घटाकर वस्तु विनिमय

को बढ़ावा देता हैं। सस्ती ढुलाई व्यवस्था ने गेंहूँ दलहन, तिलहन, लोहा, इस्पात जैसी वस्तुओं के लिए विश्व व्यापी बाजार बना लिये हैं, जहाँ हजारों उत्पादकों द्वारा मूल्य प्रभावित होते रहते हैं। उत्पादन के परिणामों के समुचित वितरण में भी परिवहन का योग कम नहीं है। सस्ते एवं शीघ्रगामी परिवहन ने उपयुक्त भूमि को बाजार के निकट लाकर उसका उपयोग सम्भव बना दिया है । उसके लगान में और मूल्य में वृद्धि कर दी है। रेल जंक्शनों, बन्दगाहों तथा बस मार्गों के निकट भूमि का मूल्य ऊँचा होता है और किराया अधिक मिलता है। परिवहन सुविधाओं से पूँजी की माँग बढ़ती है और ब्याज दर भी ऊँची एवं समान हो जाती है। श्रम की गति शीलता में वृद्धि करके परिवहन मजदूरी में वृद्धि करता है और मजदूरों की वास्तविक आय बढ़ाता है।

1. सड़क परिवहन एवं औद्योगिक प्रगति–

यदि उद्योग धन्धों और कृषि को किसी देश या क्षेत्र के आर्थिक जीवन का शरीर एवं हड्डियाँ मानी जाए, तो परिवहन को उस आर्थिक ढाँचे की स्नायु प्रणाली मानना चाहिए। परिवहन के साधनों का देश के उद्योग धन्धों पर बड़ा गहरा प्रभाव पड़ता है। कच्चा माल उत्पन्न होने के स्थान से कल कारखानों के दरवाजों तक तथा इनमें बना हुआ उत्पादित माल देश के कोने कोने में और विदेशों के बाजारों को भेजने में परिवहन के साधनों ने ही सहयोग दिया है। आधुनिक एवं शीघ्रगामी यातायात के साधनों की सहायता से ही देश में इतने उद्योग धन्धे खुल सके है। जिस क्षेत्र में परिवहन के साधन सुलभ नहीं होते वहाँ उद्योग–धन्धों का केन्द्रीयकरण हो जाता है। और इस केन्द्रीयकरण के परिणामस्वरूप देश, समाज तथा उद्योग धन्धों को हानि पहुँचती है। अतः औद्योगीकरण विकेन्द्रीकरण की प्रवृत्ति को परिवहन के आधुनिक साधनों ने छोटे पैमाने के उद्योग धन्धों को समाप्त करके बड़े पैमाने पर उत्पत्ति को प्रोत्साहित किया है।

किसी देश का व्यापार बहुत कुछ यातयात के साधनों की वृद्धि पर निर्भर करता है क्योंकि इन्हीं साधनों के द्वारा व्यापारिक वस्तुओं का आवागमन पूर्ति के स्थानों से माँग के स्थानों में किया जाता है । देश में भी परिवहन के साधनों में उन्नति होने के कारण व्यापार में बड़ी वृद्धि हुई है। आज की विकसित एवं शीघ्रगामी परिवहन सुविधाओं के कारण ही आज का बाजार क्षेत्र केवल एक देश तक सीमित न रहते हुए अन्तर्राष्ट्रीय बाजार के रूप में विकसित हो गया है।

2 उत्पादन के स्थानान्तरण की सुविधा–

सड़क यातायात की विशेषता यह है कि सडक पर चलने वाली गाड़ियाँ पूर्ण सेवा प्रदान करती हैं, अर्थात माल प्रेषक की सुविधानुसार उसके स्थान से उठाया जाता है और पाने वाले के गोदाम, घर अथवा दुकान तक पहुँचा दिया जाता है बीच में माल के उतारने अथवा चढ़ाने की भी आवश्यकता नहीं पड़ती । इस बात की भी जरूरत नहीं रहती कि माल एक गाड़ी से उतार कर दूसरी गाड़ी में रखा जाये। समस्त मार्ग में एक ही व्यक्ति का उत्तरदायित्व रहता है । एक ही अभिकर्ता द्वारा पूर्ण सेवा करने से सबसे बड़ा लाभ यह होता है कि माल शीघ्र यथास्थान पहुँच जाता है और उसकी टूट फूट और खराब होने की भी कम संभावना रहती है।

3. सस्ती सेवा–

अन्य साधनों की अपेक्षा थोड़ी दूरी के लिए एवं अपेक्षाकृत उत्पादित थोड़ा माल ले जाने के लिए सड़क परिवहन सर्वश्रेष्ठ साधन है। यह अत्यन्त सस्ता भी है क्योंकि सड़कों का निर्माण करना, उनकी मरम्मत और गाड़ी का संचालन अन्य सभी साधनों की अपेक्षा काफी सस्ता पडता है, तथा सड़क परिवहन में भाड़ा भी कम होता है क्योंकि अन्य साधनों में मार्ग परिवर्तन एवं अड्डे पर उतारने चढ़ाने के व्यय शामिल होते है लेकिन सडक परिवहन में इनका प्रश्न ही नहीं उठता।

4. सुरक्षा की दृष्टि से श्रेष्ठ–

सड़क परिवहन की दशा में माल सारे मार्ग में एक ही व्यक्ति के उत्तर दायित्व में होता है । अतः वह अधिक सुरक्षित होता है। यातायात के अन्य साधनों की दशा में माल अनेक हाथों में होकर निकलता है । अतएव वह इतना सुरक्षित नहीं रह सकता। दूसरे ऐसी परिस्थिति में माल की टूट फूट का उत्तरदायित्व किस पर है इसका पता लगाना भी कठिन हो जाता है। दुर्घटनाओं की दृष्टि से भी यदि हम देखें, तो इस निष्कर्ष पर पहुँचते है, कि रेल परिवहन जल परिवहन या वायु परिवहन में जितनी दुर्घटनायें होती हैं, वे अधिक भयंकर होती हैं, जबकि सड़क परिवहन में दुर्घटनायें अधिक होती हैं, लेकिन उनमें जन एवं धन की इतनी हानि नहीं होती, जितनी की रेल अथवा जल यातायात की दशा में होती हैं।

5. उत्पादन की विशेष पैकिंग की आवश्यकता नहीं–

सड़क यातायात की दशा में किसी विशेष प्रकार के पैकिंग की आवश्यकता नहीं पड़ती। कुछ सामान तो बिना पैक किये ही भेजे जा सकते हैं। जैसे फल, सब्जी, अनाज इत्यादि, लेकिन रेल या जलयान से माल भेजने के लिऐ सुदृढ़ और सुसम्बद्ध पैंकिग की आवश्यकता होती हैं क्योंकि यदि पैकिंग खराब है, तो रेल या जहाजी कम्पनियां माल को स्वीकर नहीं करतीं।

6. उत्पादक एवम् उपभोक्ता में निकट सम्बन्ध–

आधुनिक परिवहन के द्वारा औद्योगिक क्षेत्र में आधुनिक कार्य प्रणाली का आविर्भाव हुआ है जिसने उद्योग धन्धों को मनुष्य की अधिकाधिक सेवा करने की शक्ति प्रदान की है । अच्छी से अच्छी वस्तुएं सस्ते से सस्ते मूल्य पर थोडे समय में मिलने लगी हैं। चाल और व्यय, इन दो शब्दों में उद्योगपतियों को होने वाले सब लाभों का समावेश हो जाता है।

7. तीव्र उत्पादन में सहायक–

परिवहन की चाल और औद्योगिक उत्पादन में घनिष्ट सम्बन्ध है । परिवहन जितनी तीव्र गति से होगा, उतना ही शीघ्र आवश्यक माल औद्योगिक केन्द्रों तक पहुंच सकेगा, जिससे उत्पादन क्रिया तीव्र गति से हो सकेगी। यदि कच्चा माल और दूसरे आवश्यक उपकरण तेजी से औद्योगिक केन्द्र तक नहीं पहुँचते और बना हुआ माल बाजार में नहीं वितरित होता, तो उत्पादन क्रिया मन्द गति से हो सकेगी। परिवहन की चाल वृद्धि से औद्योगिक केन्द्र को पहुँचने वाली आवश्यक सामग्री का क्षेत्र विस्तृत हो जाता है। परिवहन के साधनों की चाल द्विगुणित होने से औद्योगिक केन्द्र की परिधि दुगुनी और चाल तिगुनी होने से उसकी परिधि तिगुनी हो जाती है और जितनी परिधि बड़ी होती है, उससे कई गुना क्षेत्र माल के आने जाने का हो जाता है दुगुनी चाल में माल आने जाने का क्षेत्र चार गुना और तिगुनी चाल से नौगुना हो जाता है अर्थात वर्ग के अनुपात से बढ़ता चला जाता है।

8. उत्पादन स्थानान्तरण समय में ह्रास–

चाल अधिक होने से मार्ग में रहने वालों माल की मात्रा कम हो जाती है। संचित माल की मात्रा कम होने से उत्पादन और विक्रय क्रियाओं के बीच की खाई कम चौड़ी होकर विक्रय राशि की गति तीव्रतर हो जाती है। उत्पादक को अपने बाजार की ठीक ठीक गति विधि जानने का अवसर मिल जाता है, क्योंकि माल भेजने के दिन से उसके विक्रय तक का समय बहुत कम हो जाता है।

9. उत्पादन के परिवहन व्यय का कम होना–

उत्पादन क्रिया की गति तीव्र होने, सत्वर परिवहन और शीघ्र विक्री हो जाने के कारण सक्रिय पूँजी की मात्रा बहुत कम हो जाती है और पूँजी पर दिये जाने वाले ब्याज का भार कम हो जाता है । साथ ही साथ विभिन्न साधनों के उपयोग द्वारा पूँजी की मात्रा अत्यन्त बढ़ गयी है और ब्याज की दर बहुत कम हो गयी हैं।

10. उपभोक्ताओं की रूचि को महत्व–

उद्योगपति को एक बडा लाभ यह होता है कि एक बडे क्षेत्र में बसे हुए उपभोक्ता वर्ग के साथ वह सीधा सम्पर्क स्थापित कर सकता है और उसके उपयोग की आवश्यकता के अनुसार ही वस्तुओं का उत्पादन कर सकता है। इससे उत्पादन और उपभोक्ता दोनों को लाभ होता है । उपभोक्ता अपनी रूचि व आवश्यकता के अनुसार माल प्राप्त करता है, जिससे उसे भरपूर सन्तोष मिलता है। उत्पादक का उत्पादन अधिकाधिक होने से उसका क्षेत्र विस्तृत होता चला जाता है, जिससे वह अधिक से अधिक लाभ कमा सकता है। यदि उत्पादक अपने माल के गुणात्मक स्तर में अन्तर न आने दे, तो उसकी ख्याति बढ़ती चली जाती है । आधुनिक उत्पादक प्रणाली का मूल सिद्धान्त यही है कि उत्पादक स्वयं अथवा अपने प्रतिनिधियों द्वारा विस्तृत क्षेत्र में फैले हुए ग्राहक वर्ग के सम्पर्क में रहकर कार्य करे।

11. उत्पादित वस्तुओं के मूल्यों में कमी–

उत्पादन केन्द्रों से उपभोक्ता तक पहुँचाने के ढुलाई व्यय में कमी करके सस्ते परिवहन के साधन वस्तुओं के मूल्य में भारी कमी करते हैं। उपभोक्ता को माल जिस मूल्य पर मिलता हैं, उस मूल्य में दो प्रकार के व्यय सम्मिलित रहते हैं, मूल उत्पादन व्यय और उपभोक्ता तक भेजने का ढुलाई व्यय विविध उत्पादकों के प्रथम प्रकार के व्यय में बहुधा अधिक अन्तर नहीं होता है। यह लगभग एक समान होता है। केवल ढुलाई व्यय ही ऐसा व्यय होता हैं, जो दो उत्पादक केन्द्रों में बाजार की सीमा बांध देता है अधिक परिवहन व्यय से वस्तुओं का मूल्य अधिक और कम परिवहन व्यय से उनका मूल्य कम हो जाता है। कारखाने में बने हुए माल का अन्तिम मूल्य प्रधानतः कच्चे माल के मूल्य पर निर्भर हैं। सस्ती ढुलाई से कच्चे माल के एकत्रित करने का मूल्य कम हो जाता है जिसके फलस्वरूप उत्पादक उपभोक्ता को सस्ता माल दे सकता हैं। परिवहन की सुविधाओं द्वारा ही विशेषीकरण का

सिद्धान्त सफल हो सकता हैं। इस सिद्धान्त के अन्तर्गत पूर्ण प्रतियोगी परिस्थितियों में विशेषज्ञों द्वारा बडे पैमाने पर उत्पादन कार्य होता है, जो कि सस्ते मूल्य पर हो सकता है । सस्ते परिवहन के बिना यह असम्भव है। विभिन्न विक्रेताओं की पारस्परिक प्रतियोगिता के कारण भी मूल्यों में भारी कमी हो जाती है । इस प्रतियोगिता का एक मात्र कारण विस्तृत बाजार है और विस्तृत बाजार का अस्तित्व सस्ते परिवहन पर निर्भर है। सड़क परिवहन औद्योगिक और व्यापारिक क्रियाओं के विकास में विशेष सहायक है । सड़कों के माध्यम से ही गाँवों में उत्पन्न कच्चा पदार्थ उद्योगों और उपभोग केन्द्रों तक पहुँचाया जा सकता है । इस प्रकार विभिन्न उद्योगों का उत्पादन सड़कों तथा सड़क परिवहन के माध्यम से ही फल फूल रहा है।

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र के लागत लाभ विश्लेषण का अध्ययन

यह किसी वस्तु या सेवा की लागत ज्ञात करने की एक वैज्ञानिक प्रणाली है, जिसके आधार पर उस वस्तु या सेवा की लागत का अधिकतम शुद्ध अनुमान लगाया जा सके। इसके अन्तर्गत उत्पादित वस्तु या सेवा पर होने वाले व्ययों व उनमें प्राप्त लाभों का लेखा किया जाता है तथा वह आधार ज्ञात किया जाता है। जिस पर विभिन्न व्ययों की गणना की गयी है व उनका उपविभाजन किया गया है एवं उस वस्तु या सेवा की प्रति इकाई लागत व फल लागत व कुल लागत भी ज्ञात की जाती है।

मोटर परिवहन से व्यय–

वित्तीय परिणाम केवल लागत पर ही निर्भर नहीं करते, बल्कि परिवहन लागत और व्ययों का भी वित्तीय परिणामों में महत्वपूर्ण स्थान होता है । अधिक अच्छे वित्तीय परिणाम प्राप्त करने के लिए लागत और व्यय पर नियन्त्रण की आवश्यकता होती है । निगम के वित्तीय विवरणों को देखने से पता चलता है कि निगम की बसों की संचालन लागत में वृद्धि हुई है।

निगम के समस्त व्यय को निम्नलिखित शीर्षकों में विभाजित किया गया है।

अ. परिचालन व्यय–

1. कर्मचारी वेतन एवं भत्ते
2. टिकट एवं परिचालन स्टेशनरी
3. यूनीफार्म
4. टूल्स एवं इक्विमेन्ट्स
5. समय सारिणी का प्रकाशन
6. अन्य व्यय

ब. कर्मचारियों पर व्यय

1. वेतन एवं भत्ते

स. कार्यशाला में संग्रह एवं कलपुर्जे

1. सामग्री में विशेष एवं साधारण कलपुर्जे, आयल, टायर, ट्यूब, बैटरी तथा अन्य उपयोगी सामग्री।
2. यूनीफार्म, बाडी मरम्मत तथा अन्य व्यय
3. गैस, बिजली तथा गैस बेल्डिंग एवं पानी पर व्यय
4. डीजल, पेट्रोल या पंप का किराया

द. लाइसेंस तथा कर

1. परमिट फीस, रजिस्ट्रेशन चार्ज
2. व्हील टैक्स
3. यात्री कर (किराया कर)
4. नाका तथा स्थानीय कर (निगम द्वारा लिया गया कर)
5. मोबाइल व्हीकल टैक्स

य. कर्मचारी कल्याण पर व्यय सामूहिक बीमा योजना–

1. इसमें चिकित्सा व्यय में अंशदान, मालिक का प्रोवीडेन्ट फण्ड में अंशदान, कर्मचारी कल्याण कोश, अंशदान, कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम के अन्तर्गत मुआवजा, पेंशन ग्रेच्युटी आदि।

य. सामान्य प्रशासन व्यय–

1. विभिन्न विभागों के वेतन भत्ते
2. किराया तथा कर
3. बीमा
4. वाहन विभाग में व्यय
5. मरम्मत तथा रख रखाव
6. सामान्य व्यय
7. निर्माण विभाग में व्यय (भवनों, बस स्टाफों तथा आफिसों)

र. अवक्षयण–

1. सेवा वाहन
2. विभागीय वाहन
3. अन्य सम्पत्ति पर अवक्षयण

ल. ब्याज

1. लेनदार को देय ब्याज
2. राज्य सरकार को देय ब्याज
3. केन्द्र सरकार को देय ब्याज
4. एल.आई.सी / हुडको को देय ब्याज

व. भविष्य आकस्मिकता के खर्च के लिए प्रावधान–

उत्तर प्रदेश राज्य परिवहन निगम का परिचलन व्यय तथा कुल व्यय चित्रकूट धाम मण्डल के विशेष सन्दर्भ में मण्डल मुख्यालय का प्रतिनिधित्व करने वाला बाँदा डिपो। आदर्श इकाई वह इकाई होती है, जिसकी लागत माँग की परिस्थितियों के अनुरूप न्यूनतम हो। इस परिप्रेक्ष्य में सड़क परिवहन की लागत विस्तृत विचारशील होती है। विभिन्न राज्य सड़क परिवहन निगम की तुलना में भी उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम की स्थिति प्रति किलोमीटर संचालन व्यय के संम्बन्ध में काफी अच्छी है।

कर्मचारी व्यय–

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम के कर्मचारी व्यय में लगतार वृद्धि हुई है, कर्मचारी व्यय उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम का 1542.126 लाख रूपया था। वह बढ़कर 2005–06 में 1948.39 लाख रूपया हो गया है। कर्मचारी की वास्तविक राशि में वृद्धि से व्यय की प्रवृत्ति का सही अनुमान लगा पाना कठिन है। प्रतिकिलो मीटर कर्मचारी व्यय 2000–2001 में 4.93 पैसे था, जो बढ़कर 2005–06 में 6. 22 पैसे हो गया। इससे यह स्पष्ट है कि निगम के कर्मचारी व्यय में उपरोक्त वर्षों में 30.66 प्रतिशत की वृद्धि हुई है । अन्य वर्षों की सम्पूर्ण जानकारी तालिका नं. 5.5 के माध्यम से दर्शायी गयी है । उक्त तालिका से स्पष्ट है कि निगम के कर्मचारी व्यय में मण्डल परिक्षेत्र एवं मण्डल मुख्यालय का प्रतिनिधित्व कर रहे डिपो बाँदा का तुलनात्मक रूप से अध्ययन हो रह है कर्मचारी व्यय में वृद्धि सभी क्षेत्रों में एक सामान्य प्रवृत्ति से हो रही है और सड़क परिवहन उद्योग भी इसका अपवाद नहीं है । सभी राज्यों में राज्य सड़क परिवहन निगमों के कर्मचारियों में लगातार वृद्धि होती रही है।

सारणी क्रमांक 5.8

सार्वजनिक क्षेत्र में उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम के कर्मचारी व्यय

		मण्डल परिक्षेत्र झाँसी		सड़क परिवहन निगम डिपो बाँदा	
क्र0	सन्	कर्मचारी व्यय लाख रुपये में	प्रति किमी0 व्यय पैसे में	कर्मचारी व्यय लाख रुपये में	प्रति किमी0 व्यय पैसे में
1	2000—01	1542.16	4.93	238.42	5.53
2	2001—02	1617.42	5.44	266.25	5.93
3	2002—03	1644.94	5.53	275.03	5.37
4	2003—04	1679.90	5.64	300.98	5.45
5	2004—05	2092.16	6.69	307.05	5.18
6	2005—06	1948.99	6.22	459.01	6.22

स्रोत— मण्डल मुख्यालय सार्वजनिक सड़क परिवहन निगम परिक्षेत्र झाँसी

तालिका क्रमांक 5.8 में निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र उत्तर प्रदेश कर्मचारी व्यय का अध्ययन किया गया है। आलोच्य अवधि में परिवहन कर्मचारी व्यय, जिसमें कर्मचारी, लागत यातायात विभाग, मरम्मत एवं अनुरक्षण विभाग, प्रशासन विभाग में आलोच्य अवधि में 2000—01 में मण्डल परिक्षेत्र झाँसी के कर्मचारी के वेतन एवं भत्ते में 1542.126 लाख रू0 तथा डिपो बाँदा में कर्मचारी का वेतन भत्ते के रूप में 238.42 लाख रूपये खर्च हुआ जो कि मण्डल परिक्षेत्र का 15.46 प्रतिशत रहा था । प्रति किलोमीटर कर्मचारी व्यय मण्डल परिक्षेत्र का 4.93 प्रतिशत रहा, जिसमें बाँदा डिपो का कर्मचारी व्यय प्रति किलोमीटर 5.53 रू. रहा, जो कि उ.प्र. राज्य परिवहन निगम मुख्यालय लखनऊ के कर्मचारी व्यय का 0.6 प्रतिशत रहा।

क्रमशः 2001—02 में परिक्षेत्र का व्यय 1617.42 लाख रूपये में डिपो बाँदा का 266.25 लाख का योगदान रहा, जो कि पिछले वर्ष से 0.99 प्रतिशत अधिक रहा । इसी प्रकार 2002—03 में मण्डल परिक्षेत्र का व्यय 1644.94 लाख रू. में बाँदा डिपो का कर्मचारी व्यय

275.03 लाख रू. रहा एवं 2003–04 में 1679.90 लाख रू. में डिपों कर्मचारी व्यय के रूप में 300.98 लाख रु0 खर्च हुआ । 2004–05 में मण्डल परिक्षेत्र में कर्मचारी व्यय 2092.16 में डिपो कर्मचारी व्यय 14.67 प्रतिशत रहा। 2005–06 में उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम परिक्षेत्र झांसी में कर्मचारी वेतन भत्ते में 459.01 लाख रूपये खर्च हुए जो कि 2000–01 से 406.21 लाख रू अधिक था तथा 2005–06 में डिपो बाँदा में कर्मचारी व्यय के रूप में हुआ जो कि 2000–01 से 51.94 प्रतिशत अधिक रहा । उपर्युक्त तालिका के अध्ययन से यह स्पष्ट है कि उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन में कर्मचारी व्यय क्रमशः बढ़ता ही गया तथा प्रति किलोमीटर लागत भी क्रमशः बढ़ती ही गयी, जो 2001 में मण्डल परिक्षेत्र की 4.93 रू. थी वह बढकर 2005–06 में 6.22 रू. हो गयी इस प्रकार डिपो की प्रति किलोमीटर कर्मचारी व्यय में भी वृद्धि हुई। 2000–01 में 5.53 रु0 लागत थी, जो 2005–06 में 6.2 रू. हो गई। इस तरह 2000–2001 से 2005–06 में 0.69 की वृद्धि हुई । कर्मचारी व्यय की इस क्रमशः वृद्धि के कारण सार्वजनिक क्षेत्र को घाटा उठाना पड़ रहा है । इस हानि को पूरा करने के लिए सार्वजनिक परिवहन निगम को किराये में वृद्धि करना ही एक मात्र उपाय हैं। लेकिन किराये में वृद्धि हो जाने पर जनता द्वारा इसका विरोध किया जाता है । कर्मचारी व्यय की इस अप्रत्याशित वृद्धि से निगम में अनेक असुविधाओं का सामना यात्रियों को करना पड़ता है।

कर्मचारियों के व्ययों के बढ़ाने के कई कारण हैं। अधिक से अधिक मार्गों पर बसों की संख्या बढने के साथ साथ वास्तविक कर्मचारी व्यय में वृद्धि होना अनिवार्य है, किन्तु प्रतिकिलोमीटर कर्मचारी व्यय समान रहना चाहिए । मँहगाई भत्तों में वृद्धि होने से प्रति किमी0 कर्मचारी व्यय में वृद्धि होती है । पिछले कुछ वर्षो में निगम के कर्मचारियों के मँहगाई भत्ते में लगतार वृद्धि हुई है और प्रतिकिलोमीटर वृद्धि का व्यय एक प्रमुख घटक है । निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम के कर्मचारी व्ययों की एक विशेषता यह है कि प्रशासनिक कर्मचारियों पर होने वाला प्रति किमी0 व्यय अन्य कर्मचारियों के अनुपाततः अधिक गति से बढ़ा है जो कि चालक/परिचालक से 53 प्रतिशत अधिक रहा।

उसी अवधि में प्रशासनिक कर्मचारियों पर होने वाला व्यय एक उपरिव्यय है और सामान्यतः गतिविधियों के विस्तार के साथ प्रति इकाई प्रशासकीय व्यय में कमी होने के अपेक्षा की जाती है किन्तु निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम में यह लागत कम होने की अपेक्षा बढ़ती ही गयी है । प्रशासकीय कर्मचरियों पर लागत उस परिस्थिति में उचित मानी जा सकती है, जबकि प्रशासन को उचित प्रभावी बनाने के लिए प्रशासकीय कर्मचारियों की संख्या या गुणवता में वृद्धि की जाए। ऐसा होने पर वित्तीय परिणामों अर्थात लागत और आगम पर परिलक्षित होना चाहिए। अखिल भारतीय स्तर पर सभी राज्यों के सडक परिवहन निगमों के आँकड़ों को देखने से भी यही स्पष्ट है कि प्रशासनिक कर्मचारियों पर प्रति किलोमीटर व्यय अन्य कर्मचारियों पर होने वाले प्रतिकिलोमीटर व्यय की अपेक्षा अधिक दर से बढ़ा है। किसी प्रकार निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र उ.प्र. राज्य सडक परिवहन निगम चित्रकूट धाम मण्डल के विशेष संदर्भ में प्रशासकीय व्यय की वृद्धि की जो प्रवृत्ति पायी जाती है, वह देश के अन्य सभी सार्वजनिक सड़क परिवहन निगम में पाई जाती है। बसों के परिचालन में सामग्री लागत एक प्रमुख घटक है। इस लागत में 2000–01 से 2005–06 तक लगातार वृद्धि हुई है । बसों के परिचालन में ईंधन, ग्रीस, टायर व ट्यूब तथा बैटरी मुख्य क्षयशील सामग्री होती है। इसके अतिरिक्त कुछ कलपुर्जो की भी आवश्यकता होती है । इन विभिन्न प्रकार की सामग्रियों पर 2000–01 से 2005–06 तक का व्यय तथा प्रतिकिलोमीटर व्ययों के समान ही सामग्री व्यय के मूल्यांकन के लिए प्रति बस किलोमीटर ही एक उचित मानदंड हो सकता है। डीजल प्रयोग में आने वाली क्षयसील सामग्री है उसकी प्रति किलोमीटर लागत 2.57 रू. से बढ़कर 2.93 रु0 हो गयी है। जबकि कल पुर्जे आदि अन्य सामग्री में 1.16 रु0 से 1.18 रु0 प्रति किलोमीटर हो गया। एक महत्वपूर्ण बात यह है कि तेल निर्यात करने वाले राष्ट्रों द्वारा कच्चे तेल की कीमत में एकाएक वृद्धि कर देने के कारण डीजल, मोविल, ग्रीस आदि की कीमतों में वृद्धि हुई है और इसके कारण निगम के सामग्री व्यय में वृद्धि होना स्वाभाविक ही है । बैटरियों की लागत में वृद्धि हुई है ।

बैटरियों पर होने वाला व्यय कुल लागत का एक बहुत कम भाग है लेकिन फिर भी इस पर रख रखाव के माध्यम से इस पर उचित नियंत्रण करना आवश्यक हो जाता है। मोटर वाहनों में प्रयोग में आने वाले ईंधनों और सामग्री के मूल्य में लगतार वृद्धि होती रही है। इस वृद्धि का कुल अनुमान तालिका 5.9 से हो सकता है, जिसमें मोटर बसों मे प्रयुक्त होने वाली प्रमुख मूल्यों में 2000–01 से लेकर 2005–06 तक हुयी वृद्धि को दर्शाया गया है। 2004–05 के बाद भी सामानों के मूल्यों में वृद्धि हुई है । इसका परिचालन लागत तथा वित्तीय परिणामों पर प्रभाव पड़ा है। सामग्रियों की लागत बढ़ने पर यह और भी आवश्यक हो जाता है कि सामग्रियों के प्रयोग में बचत की जाये ताकि लागत पर होने वाले प्रभाव को न्यूनतम रखा जाए। उनमें डीजल सबसे प्रमुख सामग्री है और इसके प्रयोग में बचत हो तो इसका प्रभाव वित्तीय परिणामों पर पड़ सकता है। विभिन्न राज्य सड़क परिवहन निगमों में प्रतिकिलोमीटर डीजल से बसों के चलने की दूरी तालिका 5.9 में दर्शायी गयी है।

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगमों की तुलना में कम है। टायरों का औसत काल अन्य अनेक राज्य सड़क परिवहन निगमों की तुलना में कम है । टायर व ट्यूब की उचित देख भाल और तत्सम्बन्ध में जानकारी रखने से उनका जीवन काल बढ़ाया जा सकता है और लागत कम किया जा सकता है। सामग्री भण्डार पर होने वाले व्ययों में उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम का प्रतिकिलोमीटर व्यय महाराष्ट्र और राजस्थान म.प्र. के राज्य सडक परिवहन निगमों को छोड़कर बाकी सबसे अधिक है । इस संबंध में भी बचत की संभावना है। भण्डार सामग्री के व्यय पर नियंत्रण के लिए भंडार पर उचित नियंत्रण भी आवश्यक है इस संबंध में भी ऐसी कार्यवाही आवश्यक है जो पुर्जे खरीदे जाएं वे अच्छी गुणवत्ता के ही हो और उनकी चोरी, दुर्पयोग तथा उनके अन्यत्र बेचे जाने की संभावना न रहे।

उपरिव्यय लागत–

कर्मचारी एवं सामग्री के अतिरिक्त अन्य व्यय भी निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में भी उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम के व्यय में वृद्धि हुयी है। निगम के उपरिव्यय और आय का विश्लेषण करते समय ध्यान देने योग्य बात यह है कि उसमें एक मद यात्री कर भी है । आय का विश्लेषण करते समय हमने यात्री कर के आय में सम्मिलित नहीं किया था, क्योंकि पैसेन्जर कर वास्तव में निगम के द्वारा राज्य सरकार की ओर से वसूल किया जाता है और उसकी जितनी राशि वसूल होती है, उतनी राज्य सरकार को दे दी जाती है। इस प्रकार वास्तव में निगम के द्वारा राज्य सरकार की ओर से वसूल किया जाता है। उतना राज्य सरकार को दे दिया जाता है इस प्रकार वास्तव में निगम के आय एवं व्यय पर इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ता । यात्री कर को छोड़कर अन्य व्ययों को उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम द्वारा वहन किया जाता हैं ।

उपरिव्यय में सम्मिलित होने वाले व्यय मोटर वाहन कर, श्रम कल्याण एवं बोनस विभागीय मोटर गाडियाँ तथा अन्य आकस्मिक व्यय, श्रम कल्याण एवं बोनस पर होने वाला व्यय भी उपरोक्त अवधि में बढ़ रहा है । एक प्रजातांत्रिक और समाजवादी लक्ष्य रखने वाले देश में श्रम कल्याण पर ध्यान दिया जाना उचित ही है, किन्तु जहाँ तक बोनस का प्रश्न है, उसको लार्भाजन से सहसम्बन्धित किया जाने वाला व्यय वास्तविक और प्रतिकिलोमीटर व्यय के बराबर बढ़ता गया है । वहाँ निगम की हानि में बराबर वृद्धि हुयी है। इसको देखते हुए बोनस का भुगतान अपने उद्देश्य को पूरा करता हुआ प्रतीत नहीं होता है।

विभागीय वाहनों पर किया जाने वाला व्यय भी पिछले वर्षों में काफी बढ़ा है और 2000–01 से लेकर 2005–06 तक की अवधि में इसमें लगभग दो गुनी वृद्धि हो गयी है। विभागीय वाहनों का होना कुछ सीमा तक आवश्यक है, किन्तु यह एक सर्वविदित तथ्य है कि निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में सार्वजनिक निगमों में आयातित मोटर वाहनों को खरीदने की प्रवृत्ति पायी जाती है । उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम भी इसका अपवाद नहीं है । आयात की हुयी मोटर कारों का रखरखाव महँगा

होता है और उन पर काफी व्यय होता है । इसलिए यह आवश्यक है कि विभागीय वाहनों पर नियंत्रण रखा जाए। उपरिव्यय में मोटर वाहन कर भी एक प्रमुख मद है।

तालिका–5.9

सामग्री पर व्यय राशि (लाख रुपये में)

क्र0	सन्	ईंधन पर व्यय	कलपुर्जे पर व्यय	अन्य व्यय
1	2000–01	112.13	36.95	84.42
2	2001–02	125.22	41.30	94.27
3	2002–03	129.35	42.67	97.38
4	2003–04	141.55	46.69	106.57
5	2004–05	144.41	47.63	108.72
6	2005–06	215.88	71.21	162.53

स्रोत– सार्वजनिक सड़क परिवहन कार्यालय से प्राप्त आँकड़े

तालिका क्रमांक 5.9 में निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में सामग्री पर व्यय का अध्ययन किया गया है। सामग्री में डीजल, मोबिल ग्रीस, अन्य टायर व ट्यूब, मण्डल व अतिरिक्त कल पुर्जे, बसों व प्रमुख पुर्जो का जीर्णोद्धार तथा विविध आय में भूमि, भवन, किराया अन्य खर्च को सम्मिलित किया गया है।

2002–2001 में डीजल पर 112.13 लाख रूपये तथा मोविल आयल, ग्रीस वर्ष एवम अन्य कल पुर्जे पर 36.95 लाख रूपये का निगम द्वारा व्यय किया गया। अन्य विविध व्यय के रूप में 84.42 लाख रुपये का व्यय हुआ । सन 2001–02 में डीजल 125.22 लाख रूपये का, जो कि पिछले वर्ष से 13.09 लाख रूपया अधिक था, अन्य कल पुर्जे पर 41.30 लाख रु0 का व्यय हुआ जो कि 2001–02 से 4.35 लाख रु0 अधिक रहा। विविध आय के रूप में 84.42 लाख रु0 का व्यय हुआ, जो कि गत वर्ष से 9.85 लाख रु0 अधिक रहा। इस प्रकार 2002–03 में डीजल में खर्च 275.03 लाख रूपया और कल पुर्जो पर 42.67 लाख

रूपये तथा विविध व्यय के रूप में 97.38 लाख का व्यय हुआ। क्रमशः 2003–04 में विविध व्यय के रूप में 106.57 लाख रूपयें अन्य कल पुर्जो में 46.69 लाख रूपया का व्यय हुआ एवम डीजल पर 300.98 लाख रूपया का व्यय हुआ जो कि गत वर्ष से 25.95 लाख रूपया अधिक था, तथा 2004–05 में डीजल 307.05 लाख रूपया का व्यय हुआ, एवं कल पुर्जों में 47.63 लाख रु0 व्यय हुआ, जो कि गत वर्ष से 0.94 लाख रूपया अधिक रहा । विविध आय के रूप मे 108.72 लाख रु0 का व्यय हुआ जो कि 2003–04 से 2.15 लाख रु0 अधिक रहा। क्रमशः 2005–06 में डीजल का खर्च 459.01 लाख रूपया था। जो कि 2000–01 से 51.94% अधिक रहा एवम उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम ने कल पुर्जो पर 71.21 लाख रु0 खर्च किया जो 2000–01 से 51.88 प्रतिशत अधिक रहा, एवम निगम ने विविध व्यय के रूप में 162.53 लाख रूपये व्यय हुआ जो कि 2000–01 से 51.94 प्रतिशत की वृद्धि हुई । सामग्री व्यय में लगभग डेढ़ गुना वृद्धि हो गयी, लेकिन बसों की दशा में शोधार्थी को कोई परिवर्तन देखने को नही मिला हैं।

अवमूल्यन–

निगम की इस मद में यात्री बसों, ट्रकों, विभागीय, गाड़ियों, अन्य संपत्तियो जैसे छोटे छोटे औजार, निगम के निजी स्थायी भवन अस्थाई भवन, फर्नीचर, विद्युत उपकरण तथा कार्य शालाओं के संयन्त्रों की राशि सम्मिलित की गयी है।

किसी भी उपक्रम के लिये अपनी स्थिर संपत्तियों पर होने वाले ह्रास के लिये लाभ से अवक्षयण की व्यवस्था करना अनिवार्य है, अन्यथा उसकी स्थिर संपत्तियों के पुर्नस्थापना की व्यवस्था न होने से कुछ ही समय में वह उपक्रम बंद होने की स्थिति में आ जाता है। निजी एंव सार्वजनिक क्षेत्र में उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम द्वारा अवक्षयण की व्यवस्था को उसके पास उपलब्ध स्थिर संपत्तियों के अनुपात में देखना चाहिये । निगम की स्थिर संपत्तियों में सबसे महत्वपूर्ण उसकी मोटर बसें है, कुल स्थिर संपत्तियों का 80 से 90 प्रतिशत भाग मोटर बसो के रूप में है। मोटर बसों का ह्रास काफी तेज गति से होता है, और इसलिये उन पर अवक्षयण की दर भी अधिक होना चाहिए। भारतीय आयकर अधिनियम के अंतर्गत नियमों के अनुसार मोटर बसों पर उनकी पुस्तक मूल्य के 30 प्रतिशत तक अवक्षयण का प्रावधान है।

अवक्षयण का उद्देश्य संपत्ति के मूल्य पर हुई हानि का प्रावधान करना ही नहीं वरन् पुनः स्थापना की व्यवस्था करना भी है। इस दृष्टि से बढ़ते हुए मूल्य को देखते हुए निगम द्वारा अवक्षयण के लिए किया गया प्रावधान बहुत ही अपर्याप्त प्रतीत होता हैं। इस कम प्रावधान का एक स्वाभाविक परिणाम यह भी है कि निगम को अपनी बसों के पुर्नस्थापना के लिए भी नई पूँजी पर निर्भर रहना पड़ता है और इस प्रकार निगम राज्य सरकार से न केवल अपने विस्तार के लिए वरन् अपनी बसों के पुर्नस्थापना के लिए भी अतिरिक्त पूँजी की माँग करता रहता है। यह माँग राज्य के उपलब्ध संसाधनों पर एक भार स्वरूप होता है।

उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम द्वारा अवक्षयण के लिए किया गया प्रावधान कम है। यह इस बात से भी प्रदर्शित होता है कि प्रति किलों मीटर अवक्षयण के लिये किया गया

प्रावधान अखिल भारतीय स्तर पर विभिन्न राजकीय सडक परिवहन निगमों द्वारा किये गये प्रति किलो मीटर औसत प्रावधान की अपेक्षा कम है।

तालिका क्रमांक–5.10

अवमूल्यन की दर

क्रम संख्या	
1. गाड़ियाँ	
क. डीजल से चलने वाली	30 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से ह्रासित मूल्य पद्धति के अनुसार
ख. पेट्रोल से चलने वाली	गाडियों के मूल्य का 25 प्रतिशत
ग. नवीनीकृत गाड़ियों पर	नवीनीकरण के समय गाड़ी के ह्रासित मूल्य एवं नवीनीकरण (बाडी संरचना) व्यय को जोड़कर 30 प्रतिशत ह्रासित मूल्य पद्धति के अनुसार
2. उपकरण एवं संयन्त्र	15 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से ह्रासित मूल्य पद्धति के अनुसार
3. फर्नीचर एवं उपस्कर	10 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से ह्रासित मूल्य पद्धति के अनुसार
4. भवन	
क. पक्का	2.5 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से ह्रासित मूल्य पद्धति के अनुसार
ख. अस्थायी शेड	7.5 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से ह्रासित मूल्य पद्धति के अनुसार

स्रोत– उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम मुख्यालय के अनुसार–

पूँजी पर व्यय–

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में राज्य सड़क परिवहन अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार निगम को दी गयी पूँजी पर ब्याज की दर केन्द्रीय सरकार के परामर्श से की जाती है। यह दर लगभग 6.25 प्रतिशत है।

वर्ष 1997–98 में राज्य सरकार द्वारा रूपये 1.14 करोड़ की अंश पूंजी तथा रूपये 5.00 करोड़ का ऋण अवमुक्त किया गया। वर्ष 1998–99 में राज्य सरकार द्वारा रूपये 73. 75 लाख की अंश पूँजी प्रदान की गयी। वर्ष 1999–2000 से वर्ष 2003–04 के मध्य निगम को पूंजी अंश दान/अंश पूंजी के रूप में कोई भी धन राशि प्राप्त नहीं हुई।

भारत के राजपत्र संख्या 1233 (अ) दिनांक 27 अक्टूबर 2003 में प्रावधान किया गया है कि नियत दिन को केन्द्रीय सरकार द्वारा विद्यमान परिवहन निगम को उपलब्ध करायी गयी पूँजी उत्तरवर्ती निगमों को विहित अनुपात मे पुनः आवंटित की जायेगी। तदनुसार रूपये 9.24 करोड़ की केन्द्र सरकार की पूँजी उत्तरांचल परिवहन निगम को हस्तान्तरित हो गयी।

केन्द्र व राज्य सरकार से पूँजी प्राप्त न होने के कारण निगम सेन्ट्रल बैंक, इलाहाबाद बैंक, भारतीय जीवन बीमा निगम, आवास एवं नगर विकास निगम आदि से ऋण सुविधा प्राप्त कर पूँजी का प्रबंध किया जा रहा है।

इस प्रकार निगम मुख्यालय पूँजी की व्यवस्था कर क्षेत्रीय कार्यालय को भेजते हैं और फिर परिक्षेत्र में अपने डिपों पर उस पूंजी का विभाजन कर आवश्यकता अनुसार खर्च करते है तथा खर्च की गयी पूँजी पर ब्याज डिपों से परिक्षेत्र वसूलता है और परिक्षेत्र से निगम मुख्यालय वसूलता है।

तालिका क्रमांक 5.11

डिपो द्वारा देय व्याज (लाख रुपये में)

क्र0	सन्	व्याज
1	2000–01	8.75
2	2001–02	9.76
3	2002–03	10.09
4	2003–04	11.04
5	2004–05	11.26
6	2005–06	16.84

स्रोत– निगम मुख्यालय के आँकड़ों के आधार पर

सार्वजनिक परिवहन निगम को पूँजी पर 2000–01 में 8.74 लाख रु0 का ब्याज देना पडा जो क्रमशः 2001–02 में यह खर्च बढ़कर 9.76 लाख रु0 हो गया जो गत वर्ष से

1.02 लाख रु0 अधिक था। यह क्रम बढ़ता ही गया और 2002–03 में गत वर्ष से 0.33 लाख बढ़ गया, क्रमशः 2003–04 में 11.04 लाख रूपया हो गया तथा 2004–05 में यह बढ़कर 11.26 लाख रू. हो गया एवं 2005–06 में इसमें अब तक की सबसे बड़ी वृद्धि हुयी, जो बढ़कर 16.84 लाख रू. हो गयी। 2000–01 से 2005–06 में 51.90 प्रतिशत की वृद्धि हुयी।

सारणी क्रमांक 5.12

बाँदा डिपो द्वारा विभिन्न मदों में किये जा रहे कुल व्यय का विवरण

(लाख रुपये में)

क्र0	सन्	कर्मचारियों का वेतन	ईंधन	कलपुर्जे	अमूल्यन	ब्याज	अन्य	कुल आय
1	2000–01	238.42	112.13	36.95	29.37	8.74	84.42	510.03
2	2001–02	266.25	125.22	41.03	33.07	9.76	94.27	569.60
3	2002–03	275.03	129.35	42.67	33.88	10.02	97.38	588.40
4	2003–04	300.98	141.55	46.69	37.08	11.04	106.57	643.91
5	2004–05	307.05	144.41	47.63	37.83	11.06	108.72	656.90
6	2005–06	459.01	215.88	71.21	56.55	16.84	162.53	982.02

स्रोत– मण्डल परिक्षेत्र बाँदा डिपो कार्यालय के अनुसार

सारणी क्रमांक 5.12 बाँदा डिपो के विभिन्न मदों पर किए जा रहे परिवहन व्यय का चित्र प्रस्तुत कर रही है, जिससे ज्ञात होता है, कि विभिन्न वर्षों में कुल व्यय में सर्वाधिक भाग कर्मचारियों के वेतन आदि का रहता है, जो लगभग आधे से कुछ ही कम प्रतीत हो रहा है। द्वितीय स्थान ईंधन मद पर किए जाने वाले व्यय का है, जो प्रत्येक वर्ष लगभग 20 प्रतिशत है। तीसरा स्थान अन्य मद का है, जो प्रतिवर्ष लगभग 15 प्रतिशत किया जा रहा है । न्यूनतम व्यय पूँजी मद पर दिये जाने वाले ब्याज का है, जो वर्ष 2000–01 में मात्र 8. 74 लाख रूपया था और केवल पांच वर्षों में ही बढ़कर लगभग दुगना 16.84 लाख रूपया हो जाता है । विभिन्न मदों पर जो व्यय वर्ष 2000–01 में किया जा रहा था, वह सभी मदों

पर पाँच वर्ष पश्चात व्यय लगभग दुगुना हो जाता है, जो इस तथ्य पर प्रकाश डाल रहा है कि सार्वजनिक परिवहन क्षेत्र में बाँदा डिपो में व्यापक स्तर पर कुप्रबन्धन विद्यमान है, जिसके कारण प्रतिवर्ष डिपो का व्यय विभिन्न मदों पर तेजी से बढ रहा है जबकि तथ्य इसका प्रमाण प्रस्तुत कर रहे हैं कि वर्ष 2000–01 की तुलना में वर्ष 2005–06 में डिपो में वाहनों की संख्या भी घटी है और कर्मचारियों की संख्या भी कम हुई है, लेकिन इसके बाद भी बाँदा डिपो का प्रतिवर्ष परिचालन व्यय तेजी से बढ़ता जा रहा है। ईंधन बढ़ने वाले व्यय को तार्किक माना जा सकता है, क्योंकि डीजल/पेट्रोल का मूल्य अन्तर्राष्ट्रीय बाजार से प्रभावित होने के कारण तेजी से बढ़ा है। जिसके कारण ईंधन पर व्यय वृद्धि तार्किक प्रतीत होती है । जहाँ तक अन्य मदों का प्रश्न है, वे भी बढ़ते हुए मूल्य स्तर से प्रभावित हुए है परन्तु जिस दर से सामान्य मूल्य स्तर बढा है उससे कहीं अधिक दर से परिचालन व्यय बढ़ गया है। सम्भवतः यही कारण है कि न केवल उ.प्र. परिवहन निगम में बल्कि बाँदा डिपो में कुप्रबन्धन हावी रहा है जिसके कारण उ.प्र. परिवहन निगम बीमार बताया जा रहा है, और लाख प्रयास करने के बाद भी इसकी सेहत में सुधार नहीं हो पा रहा है। यही कारण है कि न केवल उ.प्र. परिवहन निगम बल्कि बाँदा डिपो भी लगातार घाटे की मार से पीड़ित प्रतीत हो रहा है। सार्वजनिक सड़क परिवहन निगम 2000–01 से 2005–06 तक लगातार निगम को आय से अधिक व्यय करना पड़ा जिसके कारण निगम को लगातार घाटा होता चला गया। परिवहन निगम के आय व्यय का व्योरा सारणी क्रमांक 5.13 के द्वारा दर्शाया गया है।

सारणी क्रमांक 5.13

सार्वजनिक सड़क परिवहन निगम का आय/व्यय एवं हानि/शुद्ध लाभ

(लाख रुपये में)

क्र0	सन्	परिवहन निगम की कुल आय	परिवहन निगम का कुल व्यय	शुद्ध लाभ/हानि
1	2000–01	405.65	510.03	–104.38
2	2001–02	426.84	569.60	–142.76
3	2002–03	475.30	588.40	–113.10
4	2003–04	552.39	643.91	–91.52
5	2004–05	627.02	656.90	–29.88
6	2005–06	872.17	982.02	–109.85

स्रोत – सार्वजनिक परिवहन निगम के आंकड़ों के अनुसार–

तालिका क्रमांक 5.13 के अध्ययन से यह पता चलता है कि सन् 2000–01 में परिवहन निगम को 104.38 लाख रूपये का घाटा लगा तथा 2001–02 में यह घाटा बढ़कर 142.76 लाख रुपया हो गया, जो कि गत वर्ष से 38.38 लाख रूपया अधिक हो गया । क्रमशः 2002–03 में यह घाटा 2001–02 से 29.66 लाख कम रहा तथा 2003–04 में यह घाटा और भी घटा, जो घटकर 91.52 लाख रूपया रह गया इस प्रकार 2004–05 में 2000–01 से 74.5 लाख रू. कम रहा। 2004–05 में निगम को सिर्फ 29.88 लाख रू. का घाटा लगा, जबकि उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन मुख्यालय लखनऊ को वर्ष 2004–05 में निगम द्वारा अपने प्रतिफलो में और सुधार करने पर 872.23 करोड़ रूपये की आय प्राप्त

हुयी जिसमें निगम को 3.87 करोड़ रू. का शुद्ध लाभ एवं 83.48 करोड का नकद लाभ हुआ, जबकि निगम के परिक्षेत्र झाँसी मण्डल चित्रकूट को 2004–05 में कुल आय 4275.26 लाख रु0 की कुल आय हुई, जिसमें परिक्षेत्र के द्वारा 4478.79 लाख रू. का व्यय हुआ, जो कि आय से 203.53 लाख रु0 अधिक था। इसी प्रकार बाँदा डिपो ने आय के रूप में 627.02 लाख अर्जित किया जबकि 656.9 लाख रू. व्यय किया । निगम परिक्षेत्र 2005–06 में आय के रूप में 3702.04 लाख रू. अर्जित कर 468.94 लाख रू. घाटे में रहा। इसी प्रकार बाँदा डिपो को आय के रूप में 872.17 लाख रु0 प्राप्त हुआ। लेकिन इस वर्ष डिपो को आय से अधिक व्यय करना पड़ा जिसके कारण डिपो का व्यय अन्य वर्षों की तुलना में 5.47 लाख रु0 अधिक रहा। व्यय के रूप में डिपो ने 982.02 लाख रूपया खर्च किया, जिसके कारण परिक्षेत्र के डिपो बाँदा को 109.85 रु0 का घाटा उठाना पड़ा।

निजी सड़क परिवहन निगम का योगदान

निजी एवं सड़क परिवहन निगम अपनी संचालित सेवाओं में भिन्न मदों पर व्यय करता है, जिसमें कर्मचारी व्यय ईधन व्यय कलपुर्जे एवं कर आदि शामिल है निजी सड़क परिवहन में होने वाला संचालन व्यय निम्नलिखित सारणी के माध्यम से प्रस्तुत किया गया हैं ।

सारणी क्रमांक 5.14

निजी सड़क परिविहन निगम द्वारा विभिन्न मदों पर किये जा रहे कुल व्यय का विवरण

(लाख रुपये में)

क्र0	सन्	ईधन व्यय	यात्री कर	परमिट कर	रोड टैक्स	कमचारी व्यय	अन्य	कुल आय
1	2000—01	98.64	12.52	2.44	2.77	13.81	19.50	149.13
2	2001—02	106.93	12.81	2.80	2.07	13.91	21.60	166.12
3	2002—03	106.93	12.02	1.93	3.02	15.62	22.30	161.82
4	2003—04	157.80	12.92	1.80	3.62	13.15	22.60	211.89
5	2004—05	189.55	13.81	1.52	2.57	14.69	22.75	244.89
6	2005—06	186.96	13.81	1.80	2.07	13.81	23.55	242.00

स्रोत– स्वयं सर्वेक्षण से प्राप्त वाहन स्वामी एवं कर्मचारियों से प्राप्त सूचनाओं के अनुसार

निजी सड़क परिवहन विभिन्न मदों द्वारा किये गये मदों को तालिका क्रमांक 5.14 द्वारा प्रस्तुत किया गया। तालिका क्रमांक 5.14 के अध्ययन के अनुसार निजी सड़क परिवहन को सबसे अधिक व्यय ईंधन पर करना पड रहा है। निजी सड़क परिवहन द्वारा विभिन्न मदों पर किए जा रहे परिवहन व्यय का चित्र सारणी क्रमांक 5.14 प्रस्तुत कर रही जिससे ज्ञात होता है, कि विभिन्न वर्षों में कुल व्यय में सर्वाधिक भाग ईंधन पर व्यय हो रहा है, जो क्रमशः 2000—01 में 98.64 लाख रूपया था एवं यात्री कर के रूप में निजी परिवहन स्वामियों द्वारा 12.52 लाख रु0 व्यय करना पड़ा तथा परमिट कर के रूप में 2.44 लाख रोड टैक्स 2.77 लाख रु0 का व्यय हुआ तथा परिवहन स्वामियों द्वारा कर्मचारियों पर 13.81 लाख रु0 तथा अन्य व्यय के रूप में 19.50 लाख रु0 व्यय हुआ। इस प्रकार क्रमशः वर्ष 2001—02, 02—03, 03—04, 04—05, में ईंधन व्यय क्रमशः 106.93 लाख, 106.93, 157.

80, 189.55 लाख रु0 व्यय हुआ । इस प्रकार अगर देखा जाये तो हर वर्ष लगभग ईंधन व्यय बढता हुआ नजर आता है। सन् 2000–01 से 2004–05 में ईंधन व्यय में लगभग 52 प्रतिशत की वृद्धि हुयी, परन्तु इस व्यय के बढ़ने के साथ–साथ यात्री किराये में भी वृद्धि हुई जिससे यात्रियों को असुविधा तो हुयी परन्तु परिवहन स्वामियों को इस अधिभार के पडने से भी आय में कोई फर्क नही पड़ा तथा निजी परिवहन स्वामियों को दूसरा बड़ा व्यय अन्य व्यय के रूप में होता है, जो 2000–01 से 2004–05 में लगभग 3.25 लाख की वृद्धि हुई । क्रमशः 2005–06 में ईंधन व्यय के रूप में 186.95 लाख रु0 व्यय हुये जो कि गत वर्ष से 1.01 प्रतिशत रहा क्योंकि 2004–05 की अपेक्षा 2005–06 में डीजल के दामों में कमी हुई इसलिए यह व्यय गत वर्ष की अपेक्षा 2.6 लाख रु0 कम व्यय हुआ जो कि 2000–01 की अपेक्षा 1.29 लाख अधिक रहा तथा परमिट के रूप में निजी परिवहन सेवाओं द्वारा 1.80 लाख अधिक व्यय किया गया। रोड टैक्स के रूप में 2.07 तथा कर्मचारियों पर 13.81 लाख का व्यय हुआ लेकिन निजी परिवहन अपने कुशल प्रबन्धन के चलते इन सभी व्ययों के बाद भी हमेशा फायदे में ही रहा।

सारणी के अध्ययन के अनुसार सार्वजनिक सड़क परिवहन निगम का परिक्षेत्र 2000 से 2006 तक लगातार घाटे में ही रहा तथा परिक्षेत्र के डिपो बाँदा की स्थिति लगातार घाटे की ही रही। परिवहन निगम की तरह निजी सडक परिवहन में व्यय न होने के कारण निजी सडक परिवहन लगभग घाटे में नहीं रहते । निजी सड़क परिवहन में कर्मचारियों की संख्या कम होती है तथा इनका वेतन भी कम होता है । निजी सड़क परिवहन के आय व्यय और हानि/लाभ को सारणी 5.15 में दर्शाया गया है।

सारणी क्रमांक 5.15

निजी सडक परिविहन आय/व्यय एवं हानि/लाभ (लाख रूपये में)

क्र0	सन्	आय	व्यय	हानि/लाभ
1	2000–01	162.53	149.63	12.90
2	2001–02	171.94	160.12	11.85
3	2002–03	173.97	161.82	12.15
4	2003–04	223.90	211.89	12.01
5	2004–05	256.45	244.89	11.56
6	2005–06	255.56	242.00	13.65

स्रोत– स्वयं सर्वेक्षण से प्राप्त वाहन स्वामियों एवं कर्मचारियों से प्राप्त सूचना के अनुसार

सारणी क्रमांक 5.15 के अध्ययन के अनुसार निजी परिवहन को 2000–01 में कुल आय 162.53 लाख रु0 प्राप्त हुआ, जिसमें 149.63 लाख रु0 का व्यय हुआ और वर्ष के अन्त में 12.90 लाख रूपये का शुद्ध लाभ प्राप्त हुआ। 2001–2002 में निजी सड़क परिवहन द्वारा 171.97 लाख रु0 प्राप्त हुए, जो गत वर्ष से 9.44 लाख रु0 अधिक रहा तथा 160.12 लाख रु0 का व्यय होने बावजूद भी निजी सड़क परिवहन 11.85 लाख रूपये लाभ में रहा, जो कि गत वर्ष से 0.05 लाख रूपये कम रहा चूँकि 2000–01 में डीजल 17.86 रू. प्रति लीटर था, जो बढ़कर 2001–02 में 19.36 रू. हो गया, लेकिन निजी परिवहन का किराया 2000–01 वाला ही रहा। 2002–03 में निजी परिवहन द्वारा 173.97 लाख रूपये की आय प्राप्त की गयी जबकि संचालन व्यय 161.82 लाख रहा तथा इस वर्ष निजी सडक परिवहन द्वारा 12.15 लाख का शुद्ध आय प्राप्त किया गया। क्रमशः 2003–04 में निजी परिवहन के द्वारा 223.90 लाख रूपये आय के रूप में प्राप्त हुए जिसमें व्यय के रूप में 211.89 लाख रूपया हुआ तथा इस वर्ष 12.01 लाख रूपया शुद्ध आय के रूप में निजी सड़क परिवहन

के प्राप्त हुआ। 2004–05 में निजी सड़क परिवहन को आय के रूप में 256.45 लाख रू. प्राप्त हुआ, जबकि 244.56 लाख रूपया व्यय हुआ तथा इस वर्ष निजी सड़क परिवहन के शुद्ध आय में भारी कमी आयी, जो कि गत वर्ष से 0.45 लाख रूपये कम हुई, क्योंकि इस वर्ष डीजल की कीमत में एकाएक बढ़त हुई, जो कि गत वर्ष से 5.75 रू. अधिक थी और यात्री किराये का जो निर्धारण वर्ष 2003–04 में था वही रहा। इसलिए निजी सड़क परिवहन को शुद्ध आय कम हुई 2004–05 में डीजल की कीमत 34.32 थी। क्रमशः 2005–06 में निजी सड़क परिवहन को आय के रूप में 255.65 लाख रु0 प्राप्त हुआ, जो कि गत वर्ष से 0.8 लाख कम था। लेकिन इस वर्ष निजी सडक परिवहन को व्यय भी कम हुआ जो कि 242.00 लाख रूपया था जो गत वर्ष से 2.89 लाख रूपये का व्यय कम रहा क्योंकि इस वर्ष डीजल के दामों में गिरावट आयी जो कि गत वर्ष से 0.67 रूपये कम था। 2005–06 में डीजल 33.65 पैसे प्रतिलीटर निजी परिवहन स्वामियों को मिला तथा इस वर्ष शुद्ध आय में भी काफी वृद्धि हुयी जो कि 13.65 लाख थी। 2000–01 से यह 0.75 लाख रु0 अधिक थी। इस वर्ष गत वर्षों से अधिक आय होने का सबसे बड़ा कारण यह है कि 2004–05 में ईधन के दामों में वृद्धि के कारण किराये में वृद्धि की गयी, जबकि यह वृद्धि 2005–06 में नहीं रही बल्कि वृद्धि की जगह ईंधन के दामों में 0.67 रू. की गिरावट हुयी, लेकिन यात्री किराये को नहीं घटाया गया। ईधन व्यय घट जाने के कारण शुद्ध आय बढ़ गयी। तालिका क्रमांक 5.15 के अध्ययन से यह निष्कर्ष निकलता है कि सार्वजनिक परिवहन की अपेक्षा निजी परिवहन को शुद्ध लाभ अधिक है तथा संचालन व्यय कम है।

सारणी क्रमांक 5.16

निजी सडक परिवहन के द्वारा किया गया आय/व्यय तथा <u>हानि/लाभ</u> (प्रति किलोमीटर में)

(रुपये में)

क्र0	सन्	प्रति किमी0 आय	प्रति किमी0 व्यय	प्रति किमी0 हानि/लाभ
1	2000–01	7.35	6.77	12.90
2	2001–02	7.78	7.24	11.85
3	2002–03	7.87	7.34	12.15
4	2003–04	10.13	9.59	12.01
5	2004–05	11.60	11.08	11.56
6	2005–06	11.57	10.95	13.65

स्रोत– शोधार्थी के सर्वेक्षण से प्राप्त आँकड़ो के अनुसार

तालिका क्रमांक 5.16 में प्रति किलोमीटर पर आय व्यय तथा हानि/लाभ का अध्ययन किया गया है। 2000–01 में निजी सड़क परिवहन द्वारा 7.35 रू. आय के रूप में प्राप्त हुआ तथा 6.77 रूपया संचालन व्यय हुआ, जिसमें 0.58 रूपये की शुद्ध आय प्राप्त कर निजी परिवहन सचालन में 7.24 रूपये का व्यय हुआ तथा 0.54 रूपये की शुद्ध आय प्राप्त हुयी 2002–03 में निजी परिवहन ने 7.87 रू. आय प्राप्त कर 7.34 रू. का व्यय किया एवं 0.55 रू. शुद्ध आय के रूप में प्रति किलोमीटर कमाया। क्रमशः 2003–04 में 10.13 रू. आय प्राप्त कर 9.59 संचालन व्यय किया, जिसमें 0.54 रू. की शुद्ध आय प्राप्त किया तथा 2004–05 में निजी सड़क परिवहन के द्वारा 11.60 रू. की आय प्राप्त हुई, जो पिछले वर्षों में सबसे अधिक है तथा इस वर्ष व्यय के रूप में 11.08 रू. संचालन खर्च हुआ, जो गत वर्ष से 1.49 रू. अधिक है तथा अन्य वर्ष की अपेक्षा 2004–05 में शुद्ध आय कम हुई। इस वर्ष शुद्ध आय के रूप

में निजी सड़क परिवहन को 0.52 रूपये का ही लाभ प्राप्त हो सका। 2005–06 में निजी परिवहन को आय के रूप में 11.57 रू. प्राप्त हुआ तथा संचालन व्यय 10.95 रू. रहा एवं इस वर्ष अन्य वर्षों की अपेक्षा शुद्ध लाभ 0.62 रू. सबसे अधिक रहा। तालिका क्रमांक 5.16 के अध्ययन के अनुसार निजी सड़क परिवहन प्रति किलोमीटर में भी शुद्ध आय का प्रतिशत क्रमशः आय की ओर अग्रसर रहा है।

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र की लागत लाभ विश्लेषण का अध्ययन–

लागत–लाभ अनुपात– सार्वजनिक सड़क परिवहन निगम एवं निजी क्षेत्र में परिवहन सेवा में आय एवं व्यय ज्ञात हो जाने पर लागत लाभ अनुपात सरलता से ज्ञात किया जा सकता है। लागत से आशय परिवहन सेवा में होने वाले विनियोग से लगाया जाता है, जबकि लाभ का आशय परिवहन सेवा से होने वाली आगम या आय से लगाया जाता है जब विनियोग एवं आगम का पता लग जाता है, तो इसके आधार पर लागत लाभ अनुपात निकाला जा सकता है। लागत लाभ अनुपात को ज्ञात करने के लिए विभिन्न वर्षों के विनियोग विभिन्न क्षेत्रों जैसे वाहन क्रय, मरम्मत प्रशासनिक व्यय, टैक्स, कर्मचारियों को वेतन यूनीफार्म, कार्यशाला आदि विभिन्न मदों में किया जाता है। समय के साथ इस व्यय में वृद्धि होती रहती है, जिससे सार्वजनिक क्षेत्र में आय कम होती जाती है। दोनों क्षेत्रों द्वारा संचालित कि0मी0 के आधार पर प्राप्त आय से यह अनुपात निकाला जा सकता है। परन्तु निजी क्षेत्र में परिवहन मालिकों का व्यय पर पूर्ण रूपेण नियंत्रण रहने के कारण आय में सतत वृद्धि होती देखी गयी है। लागत लाभ अनुपात को निम्नलिखित तालिका में प्रदर्शित किया जा रहा है।

तालिका क्रमांक– 5.17

सार्वजनिक परिवहन निगम का लागत लाभ अनुपात

क्र0	सन्	कुल संचालित किमी0	कुल प्राप्त आय लाख रु0 में	कुल प्राप्त व्यय लाख रु0 में	प्रति किमी0 आय रु0 में	प्रति किमी0 व्यय रु0 में	आगम–लागत अनुपात
1	2000–01	43.06	405.65	510.03	9.42	11.84	1:1.2
2	2001–02	44.89	426.84	569.60	9.50	12.68	1:1.3
3	2002–03	51.13	475.30	588.40	9.29	11.50	1:1.2
4	2003–04	55.16	552.39	643.91	10.01	11.67	1:1.1
5	2004–05	59.25	627.02	656.90	10.58	11.08	1:1.0
6	2005–06	73.78	872.17	982.02	11.82	13.31	1:1.2

स्रोत– सडक परिवहन निगम के आँकड़ों के अनुसार

तालिका क्रमांक 5.17 का अध्ययन करने पर यह ज्ञात होता है कि कुल संचालित किमी0 की संख्या में निरंतर वृद्धि हो रही है। वर्ष 2000–01 में बाँदा डिपो में संचालित कि0मी0 की संख्या 43.06 लाख किलोमीटर है, जबकि कुल आय 405.65 लाख रूपये है। इस प्रकार वर्ष 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 में क्रमशः 44.89, 51.13, 55.16, 59.25 लाख किलोमीटर एवं 73.78 लाख किलोमीटर सार्वजनिक सड़क परिवहन निगम की बसें संचालित की गयीं। इस अवधि में कुल प्राप्त आय वर्ष 2000–01 में 405.65 लाख रूपये रही, जो संचालित किलोमीटर के अनुपात में काफी कम है। इस प्रकार वर्ष 2001–02, 02–03, 03–04, 04–05 एवं 05–06 में निगम द्वारा कुल आय क्रमशः प्राप्त की गयी जो इस प्रकार 426.84, 475.30, 552.39, 627.02 एवं 872.17 लाख रूपये आय प्राप्त हुयी। प्रतिकिलोमीटर आय वर्ष 2000–01 में 9.42 रू. प्राप्त हुई तथा क्रमशः 2001–02, 02–03, 03–04, 04–05

एवं 05–06 में क्रमशः प्रतिकिलोमीटर आय 9.50, 9.29, 10.01, 10.58 एवं 11.82 रू. हुई जो काफी कम है। वर्ष 2000–01 में प्रति किलोमीटर व्यय 11.84 रू. हुआ। वर्ष 2001–02, 02–03, 03–04, 04–05 एवं 05–06 में प्रति किलोमीटर व्यय क्रमशः 12.68, 11.50, 11.67, 11.08, रूपया एवं 13.31 रूपया प्रतिकिलोमीटर व्यय हुआ। परिवहन निगम का प्रति किलोमीटर व्यय प्रति किलोमीटर की आय की तुलना में वृद्धि हुयी है। लागत लाभ अनुपात वर्ष 2000–01 में 1:1.25 था वर्ष 2001–02 में बढकर 1:1.30 हुआ तथा 2002–03 में 1:1.23 रहा एवं 2003–04 में यह अनुपात 1:1.16 हुआ क्रमशः 2004–05 में 1:1.04 तथा 2005–06 में यह अनुपात बढ़कर 1:1.2 हो गया प्रतिकिलोमीटर संचालित बस सेवा से प्राप्त आय की तुलना में निगम को संचालन व्यय अधिक करना पड़ रहा है। वाहनों की मरम्मत तथा रख रखाव के व्यय में भी वृद्धि हो रही है, क्योंकि पुराने वाहनों को अधिक मरम्मत एवं रखरखाव की आवश्यकता पड़ती है, जिससे सड़क परिवहन निगम को निरंतर हानि का सामना करना पड़ा । व्यय आय से अधिक होने के कारण सार्वजनिक परिवहन निगम को आलोच्य अवधि में प्रतिवर्ष घाटा उठाना पड़ रहा है।

तालिका क्रमांक 5.18

निजी परिवहन क्षेत्र के लागत लाभ अनुपात

क्र0	सन्	कुल प्राप्त आय लाख रु0 में	कुल प्राप्त व्यय	प्रति किमी0 आय रु0 में	प्रति किमी0 व्यय रु0 में	आगम–लागत अनुपात
1	2000–01	162.53	149.63	7.35	6.77	1:0.92
2	2001–02	171.91	160.12	7.78	7.24	1:0.93
3	2002–03	173.97	161.82	7.87	7.32	1:0.93
4	2003–04	223.90	211.89	10.13	9.59	1:0.94
5	2004–05	256.45	244.89	11.60	11.08	1:0.95
6	2005–06	255.65	242.00	11.57	10.95	1:0.94

स्रोत– मोटर मालिक एवं कर्मचारियों से प्राप्त आँकड़ों के अनुसार–

तालिका क्रमांक 5.18 के अध्ययन करने में यह ज्ञात होता है कि निजी सड़क

परिवहन की आय व्यय से अधिक है, जो क्रमशः वर्ष 2000–01 में 162.53 लाख रू. थी जिसमें निजी क्षेत्र का संचालन व्यय मात्र 149.63 लाख का रहा। इसी प्रकार आय क्रमशः 2001–02, 2002–03, 2003–04, 2004–05, 2005–06 में क्रमशः 171.91, 173.97, 223.90, 256.45 लाख एवं 2005–06 में 255.65 लाख रूपये रही, जिसमें निजी क्षेत्र को संचालन व्यय के रूप में वर्ष 2001–02, 2002–03, 2003–04, 2004–05 एवं 2005–06 में क्रमशः 160. 12, 161.82, 211.89, 244.89 लाख रूपये तथा 2005–06 में 242 लाख रूपये व्यय करने पड़े। तथा निजी क्षेत्र का संचालन व्यय आय की अपेक्षा प्रति किलोमीटर कम रहा, जो निम्न प्रकार से है, वर्ष 2000–01 में निजी क्षेत्र में प्रति किलोमीटर आय के रूप में 7.35 रू. प्राप्त हुआ हुआ जो अन्य वर्ष में आय क्रमशः वर्ष 2001–02, 2002–03, 2003–04, 2004–05, तथा 2005–06 में क्रमशः 7.78, 7.87, 10.13, 11.60 रूपये तथा 2005–06 में 11.57 रू. प्राप्त हुई और संचालन व्यय क्रमशः वर्ष 2001–02, 2002–03, 2003–04, 2004–05 तथा 2005–06 में क्रमशः 9.24, 7.32, 9.59, 11.08, रू. व्यय हुआ तथा 2005–06 में 10.95 रू. निजी क्षेत्र को संचालन व्यय के रूप में खर्च करना पड़ा। लेकिन प्रति किलोमीटर व्यय की तुलना प्रति किलोमीटर आय में वृद्धि हुई। लागत लाभ अनुपात वर्ष 2000–01 में 1:0.92 था वर्ष 2001–02 में 1:0.93 रहा एवं 2002–03 में भी यही रहा। लेकिन 2003–04 में 1:0.94 तथा 2004–05 में 1:95 रहा और 2005–06 में लागत लाभ अनुपात 1:0.94 हो गया। प्रति किलोमीटर निजी परिवहन संचालन सेवा से प्राप्त आय की तुलना में व्यय कम होने के कारण निजी परिवहन सेवायें आलोच्य अवधि में प्रति वर्ष मुनाफे में रहीं। निजी क्षेत्र में संचालन व्यय का लगातार नियंत्रण बना रहता है। इसलिए व्यय कम होता है और कर्मचारी लागत सार्वजनिक परिवहन निगम की अपेक्षा कम होती है। सार्वजनिक परिवहन निगम में संचालन व्यय अधिक होने के कारण घाटे की ओर अग्रसर है। और निजी क्षेत्र में संचालन व्यय कम होने के कारण मुनाफे की ओर अग्रसर है फिर भी डीजल के मूल्यों के वृद्धि के कारण प्रति किलोमीटर व्यय में लगाार वृद्धि होती जा रही है। आय में वृद्धि तो हो रही हैं, लेकिन जिस अनुपात में होना चाहिए उस अनुपात में नहीं हो रही है।

सार्वजनिक एवं निजी परिवहन की आगम–लागत विश्लेषण का तुलनात्मक अध्ययन–

प्रस्तुत शोध अध्ययन में यह देखने में आया है कि सार्वजनिक क्षेत्र में परिवहन अर्थात् उ.प्र. सड़क परिवहन निगम विभिन्न अलोच्य वर्षो में अनवरत घाटे की स्थिति का प्रदर्शन कर रहा है, जबकि निजी क्षेत्र में संचालित परिवहन अनवरत लाभ की स्थिति में दृष्टि गोचर हो रहा हे। देखने में यह भी आता है कि निजी क्षेत्र में संचालित वाहनों में विभिन्न स्थानों पर या तो दबंगयी के कारण अथवा किसी अन्य कारण से बहुत से यात्री प्रतिदिन बिना किराया भुगतान किये ही यात्रा करते रहते हैं। परन्तु इसके बाद भी वाहन चालकों की कुशलता अथवा वाहन मालिकों के कुशल प्रबंधन के कारण निजी क्षेत्र परिवहन लाभ की स्थिति दर्शा रही है, इसके विपरीत सार्वजनिक क्षेत्र परिवहन विभागीय निरीक्षकों एवम सरकार द्वारा अनेक सुरक्षात्मक उपायों के चलते हुये भी घाटे का प्रदर्शन कर रहा है। कारण चाहे जो भी हो, परन्तु दोनों का तुलनात्मक अध्ययन करने के बाद निष्कर्ष रूप में यह कहा जा सकता है कि राजस्व की दृष्टि से सार्वजनिक परिवहन की तुलना में निजी क्षेत्र परिवहन श्रेष्ठ है। इस तत्थ्यात्मक विवरण को अग्रांकित तालिका में प्रस्तुत किया जा रहा है।

तालिका क्रमांक 5.19

सार्वजनिक एवं निजी परिवहन की आगम–लागत का तुलनात्मक विवरण

क्र0	सन्	सार्वजनिक परिवहन क्षेत्र	निजी परिवहन क्षेत्र
1	2000–01	1:1.2	1:0.92
2	2001–02	1:1.3	1:0.93
3	2002–03	1:1.2	1:0.93
4	2003–04	1:1.1	1:0.94
5	2004–05	1:1.4	1:0.95
6	2005–06	1:1.2	1:0.94

स्रोत– निजी एवं सार्वजनिक परिवहन निगम के आँकड़ों के अनुसार

सारणी क्रमांक 5.19 के अध्ययन से सिद्ध हो रहा है कि सार्वजनिक परिवहन द्वारा संचालन लागत अपेक्षाकृत आगम से अधिक है तथा निजी सड़क परिवहन में ठीक इसका विपरीत है। यहाँ आगम अधिक तथा लागत कम है। शोधार्थी का यह मानना है कि सार्वजनिक परिवहन निगम अपने कुप्रबन्धन के चलते अधिक व्यय करती है तथा निजी परिवहन कुशल प्रबन्धन से अपने संचालन व्यय कम कर आय की ओर अग्रसर है।

लाभ की स्थिति प्रतिदिन के तापमान की तरह परिवर्तन शील है। जिस प्रकार एक मौसम वैज्ञानिक एक दिन के भिन्न भिन्न तापमानों का आंकलन करता है तथा इसकी सहायता से भविष्य के मौसम के बार में अनुमान लगाता है, ठीक उसी प्रकार वित्तीय विशलेषण भी लाभदायकता का अध्ययन कर संस्था के भविष्य के बारे में अनुमान लगाता है। लाभ प्रदत्त लाभार्जन तथा प्रबंधकीय कुशलता का माप है। लाभार्जन क्षमता विश्लेषण से स्पष्ट होता है कि एक वर्ष के व्यवहारों के उपरान्त लाभ की स्थिति क्या है।

लाभार्जन क्षमता विश्लेषण के लिये दो महत्वपूर्ण प्रश्नों पर सतर्कता पूर्वक निर्णय लेना आवश्यक है। प्रथम लाभार्जन क्षमता का आधार क्या हो तथा द्वितीय लाभार्जन क्षमता को कैसे मापा जाए। लाभार्जन मापदण्ड से संबंधित महत्वपूर्ण तथ्य लोक निगमों में कार्यकुशलता मापने के लिए लाभदायकता मापदण्ड का प्रयोग करते समय निम्नलिखित तथ्यों को ध्यान में रखना चाहए।

अ—सर्वप्रथम इस तथ्य पर ध्यान देना होगा कि लोक निर्माण विभाग एकाधिकारी स्थिति में कार्य कर रहा है अथवा प्रतिस्पर्धात्मक स्थिति में कार्य कर रहा है। साथ ही इस बात पर ध्यान देना होगा कि अर्जित लाभ एकाधिकारी स्थिति के फलस्वरूप शोषण का परिणाम है अथवा कुशल संचालन के कारण संभव हुआ।

ब—सम्पूर्ण अर्जित लाभ पर कार्य कुशलता के अतिरिक्त उत्पादन का स्वरूप, मांग में परिवर्तन, पूँजी व श्रम की मात्रा एवं स्थिति व्यापारिक उतार—चढाव की स्थिति, मौद्रिक नीति आदि तत्वों का प्रभाव पड़ता है। अतः कार्य कुशलता मापने के लिये इस मापदण्ड का प्रयोग करते समय उपर्युक्त तथ्यों को भी ध्यान में रखा जाना चाहिए।

स—लाभ के किसी स्तर को उपयुक्त माना जाए, यह भी इस संबंध में एक महत्वपूर्ण विचारणीय विषय है। लाभ की मात्रा में वृद्धि, प्रबंध की कार्य कुशलता वृद्धि अथवा अकार्य कुशलताओं में कमी करने का परिणाम है अथवा वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि कर लाभ में वृद्धि की गयी या अन्य तत्व लाभ की मात्रा को प्रभावित कर रहे हैं। इन सभी तथ्यों को ध्यान में रखकर ही लाभ की मात्रा को उपक्रम की कार्यकुशलता के मापन हेतु प्रयोग किया जाना चाहिए।

कुछ संस्थाएँ ऐसी होती है जिनका उद्देश्य लाभ न कमाकर सेवाएँ प्रदान करना होता है। इस क्रम में सार्वजनिक क्षेत्र में उ.प्र. राज्य सडक परिवहन निगम विभिन्न राज्यों के निगमों से बड़ा है, जिसका प्रथम उद्देश्य सेवाएँ प्रदान करना उसके पश्चात लाभ अर्जित करना है। लाभ प्रदत्त अध्ययन के अनुसार परिवहन निगम न केवल अपने व्यावसयिक क्षेत्र में अन्य प्रतियोगियों के समक्ष अपनी वास्तविक स्थिति सुनिश्चित करने में सहायता देता हैं, बल्कि पिछले अनुभवों द्वारा प्राप्त ज्ञान के लिए अपनी वित्तीय तथा सेवा नीतियों में त्वरित व सामयिक परिवर्तन करने में सहायता भी प्रदान करता है।

सड़क परिवहन सार्वजनिक एवं निजी, दो क्षेत्रों में बांटा गया है। ऐसा प्रतीत होता है कि राष्ट्रीयकरण के पश्चात प्रारम्भिक वर्षों में सार्वजनिक क्षेत्र ने लाभ अर्जित किया है तथा यात्रियों को समुचित सुविधाएँ प्राप्त हुई हैं और निजी क्षेत्र में निराशा का वातावरण बन गया लेकिन जैसे–जैसे समय बीतता गया स्थिति बदलती गयी और लाभ एवं सेवा की दृष्टि से सार्वजनिक क्षेत्र ने निजी क्षेत्र का और निजी क्षेत्र ने सार्वजनिक क्षेत्र का स्थान ले लिया तथा उ.प्र. में सड़क परिवहन सेवा में सार्वजनिक क्षेत्र कें अंतर्गत केवल एक ही इकाई उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम ही कार्यरत हैं।

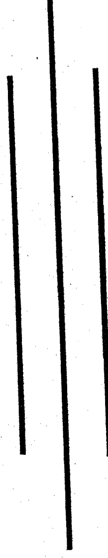
1. उ. प्र. राज्य सडक परिवहन निगम की लाभदायकता के विश्लेषण से जो परिणाम मिले हैं, उससे स्पष्ट है कि उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम की स्थिति लाभदायकता व संचालन क्षमता की दृष्टि से स्थिति संतोषजनक नहीं हैं। उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम

की अवधि में निरंतर हो रही हानि निगम की प्रबंधकीय कुशलता पर प्रश्न चिन्ह लगाती है। उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम को हो रही हानि का प्रमुख कारण पुराने व जर्जर वाहनों का होना आय एवं सामग्री की चोरी होना, निगम में व्याप्त भ्रष्टाचार, कार्य के प्रति अनुत्तर दायी रहना, अंतर्राज्यीय शीघ्र व द्रुतगामी आरामदायक सेवाओं का अभाव, बिना टिकट रियायती पास व फ्री पास

व्ययों पर नियन्त्रण न होना, मूल्यों में वृद्धि, ऋणों पर देय ब्याज आदि है। अतः स्पष्ट है कि निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम परिक्षेत्र झाँसी चित्रकूट धाम मण्डल के बाँदा डिपो ने अपनी हानि को पूरा करने के लिए भरसक प्रयास किये है। उ.प्र राज्य सड़क परिवहन निगम को गत वर्षों से लाभप्रद संस्था कहा जा सकता है। लेकिन परिक्षेत्र झाँसी को देखा जाये, तो निगम आज तक घाटे में ही रहा और परिक्षेत्र जब तक आम जनता को मितव्ययी दक्ष, कुशल, शीघ्र आरामदायक, द्रुतगामी परिवहन सेवाएँ न प्रदान करेगा व अपने व्ययों को पूरा कर लाभप्रद स्थिति में परिणित न हो जायेगा, तबतक उसकी स्थिति सन्तोषजनक नहीं मानी जायेगी।

उपर्युक्त तथ्यों के विवेचना से स्पष्ट होता है कि निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम चित्रकूटधाम मण्डल के विशेष सन्दर्भ में निजीकरण से यात्री परिवहन सुविधा आज सफल हो रही है क्योंकि मानव के पास इस वैज्ञानिक युग में समय का अभाव रहता है। वह लम्बी दूरी की यात्रा कम समय में और आराम के साथ करना चाहता है, जबकि उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम प्रदत्त सेवाएं अधिक उपयोगी सिद्ध नहीं हो रही हैं। निजीकरण की घोषणा करने पर भी परिक्षेत्र झाँसी अपने आप में कोई गुणात्मक सुधार करने में असफल रहा है।

अध्याय-6



निष्कर्ष एवं सुझाव

निष्कर्ष

प्रस्तुत शोध अध्ययन बुन्देलखण्ड क्षेत्र के आर्थिक विकास में सड़क परिवहन का योगदान ''चित्रकूटधाम मण्डल के विशेष परिप्रेक्ष्य मे'' शोधार्थी द्वारा किये गये शोध–निष्कर्षों को निम्नलिखित शीर्षकों के अन्तर्गत व्यक्त किया जा सकता है :–

1. अध्ययन क्षेत्र चित्रकूटधाम मण्डल में चार जनपद क्रमशः हमीरपुर, महोबा, बाँदा तथा चित्रकूट जनपद सम्मिलित हैं, जो उत्तर प्रदेश के दक्षिण भाग में बुन्देलखण्ड सम्भाग के दक्षिण में स्थित हैं। मण्डल मुख्यालय जनपद बाँदा का कुल भौगोलिक क्षेत्र 4114.20 वर्ग किलोमीटर में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 1564 किलोमीटर है, जिसमें सभी ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गाँवों की संख्या 434 है तथा जनपद में सन् 2001 की जनगणना के अनुसार कुल जनसंख्या 1501602 है। क्रमशः जनपद चित्रकूट के कुल भौगोलिक क्षेत्रफल 3164 वर्ग किलोमीटर में निवास करने वाली जनसंख्या सन् 2001 की जनगणना के अनुसार 766225 है। जनपद में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 795 किलोमीटर हैं। सब ऋतु योग्य सड़कों से जुड़े गाँवों की संख्या 191 है। इसी प्रकार मण्डल के जनपद महोबा के कुल भौगोलिक क्षेत्रफल 2884 वर्ग किलोमीटर में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 855 वर्ग किलोमीटर है जिसमें सब ऋतु योग्य जुडे गाँवों की संख्या 191 है तथा जनपद की कुल जनसंख्या सन् 2001 की जनगणना के अनुसार 75837 है। जनपद हमीरपुर के कुल भौगोलिक क्षेत्रफल 4282 वर्ग किलोमीटर में निवास करने वाली जनसंख्या सन् 2001 की जनगणना अनुसार 1043724 है तथा जनपद में कुल पक्की सड़कों की लम्बाई 1523 किलोमीटर हैं। सभी ऋतु योग्य जुड़े गाँवों की संख्या 371 है। इस प्रकार मण्डल का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल 14444.20 वर्ग किलोमीटर है। जो प्रदेश के 5.99 प्रतिशत क्षेत्रफल का प्रतिनिधित्व करता है।

2. मण्डल में परिवहन के साधनों को तीन भागों में विभाजित किया जा सकता है :—

क. रेल परिवहन

ख. सड़क परिवहन

ग. जल परिवहन

इनमें से सड़क परिवहन के प्रमुख मार्ग बाँदा जनपद के अन्तर्गत पक्के सड़क मार्ग बाँदा से चित्रकूट, बाँदा से कानपुर, बाँदा से बिसण्डा, बाँदा से कमासिन वाया बबेरू, औगासी बबेरू से अतर्रा, बाँदा से चिल्ला, बाँदा से महोबा, बाँदा से फतेहपुर, बाँदा से सतना वाया नरैनी कालिंजर, अतर्रा से पन्ना वाया नरैनी, अजयगढ़, अतर्रा से बबेरू औगासी, चित्रकूट जनपद में चित्रकूट से इलाहाबाद, चित्रकूट से सतना, कर्वी से इलाहाबाद वाया राजापुर, मऊ राजापुर से कमासिन, कर्वी से चित्रकूट, कर्वी से मानिकपुर, मानिकपुर से रींवा वाया धारकुण्डी, इसी प्रकार जनपद हमीरपुर में पक्के सड़क मार्ग हमीरपुर से कानपुर, हमीरपुर से सागर, हमीरपुर से राठ, हमीरपुर से कालपी, हमीरपुर से बाँदा वाया सुमेरपुर, पैलानी, हमीरपुर से महोबा, इंगोहटा से छानी, राठ से मऊरानीपुर वाया पनवाड़ी हरपालपुर, हमीरपुर से विमार वाया चरखारी, इसी प्रकार जनपद महोबा से पन्ना वाया छतरपुर महोबा से झाँसी महोबा से राठ महोबा से नौगाँव।

3. वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार मण्डल में 83.12 कर्मकार कृषि क्षेत्र में संलग्न हैं, जिसमें 44.9 प्रतिशत कृषक तथा 16.88 प्रतिशत खेतिहर मजदूर हैं। पारिवारिक उद्योगों में लगे हुए व्यक्ति केवल 2.4 प्रतिशत हैं, शेष 16.78 प्रतिशत सीमांत कर्मकार हैं। इसी कारण 40.55 लाख आवादी वाले क्षेत्र चित्रकूटधाम मण्डल में 30 प्रतिशत से अधिक आवादी गरीबी रेखा के नीचे जीवनयापन कर रही है।

4. चित्रकूट धाम मण्डल का खनिज उद्योग अत्यधिक प्रसिद्ध है। यहाँ से बालू उत्तर प्रदेश तथा मध्य प्रदेश एवं सुदूर स्थानों में भारी मात्रा में भेजी जाती हैं। मण्डल का ग्रेनाइट उद्योग अत्यधिक विकसित है और नरैनी, कबरई, भरतकूप, शिवरामपुर आदि स्थानों से क्रेशर द्वारा पत्थरों को तोड़कर बनायी गयी विभिन्न आकारों की गिट्टी विभिन्न क्षेत्रों को निर्माण कार्यों के लिए भेजी जाती है। बाँदा मुख्यालय के किनारे से बहने वाली केन नदी से प्राप्त होने वाले विश्व प्रसिद्ध सजर पत्थर से निर्मित विभिन्न प्रकार की आकृतियाँ न केवल देशभर में, बल्कि अन्य देशों के लिए भी निर्यात की जाती हैं। श्वेत, मटमैले तथा चिकने पसरों के शजर पत्थरों पर प्राकृतिक रूप से पेड़, पौधों, जीव–जन्तुओं तथा झाड़ियों आदि के चित्र स्थायी रूप से अंकित रहते हैं, जिन्हें तराश कर विभिन्न आकृतियों का स्वरूप देकर चाँदी तथा सोने के आभूषणों में सजावटी सामान के रूप में इस सजर पत्थर का लोग उपयोग करते हैं। ब्रिटिश संग्रहालयों में यह पत्थर आज भी आकर्षण का केन्द्र बना हुआ है। मण्डल में पत्थर का व्यवसाय भी बड़े पैमाने में किया जाता है, जिसे छत में पटियों के रूप में विभिन्न धार्मिक मूर्तियाँ बनाने में घरेलू उपयोग में यथा सिलबट्टा, चकिया, तिपाई आदि कामों में प्रयुक्त किया जाता है।

5. चित्रकूट मण्डल पर्यटन की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण स्थान रखता है। यहाँ पर वामदेव देवेश्वर पहाड़, खत्री पहाड़, विश्व प्रसिद्ध अजेय दुर्ग कालिंजर, औरंगजेब की मस्जिद, दानू मामू गाँधी आश्रम, गढी मगरौठ, हमीरपुर का हाथी दरवाजा, महोबा दुर्ग, आल्हागिल्ली, चित्रकूट का रामघाट, तुलसी दास आश्रम, कामदिगिरि परिक्रमा, प्रमोदवन स्फटिक शिला, गुप्त गोदावरी तथा कामतानाथ मंदिर हिन्दुओं तथा अनेक मतावलम्बियों के तीर्थ स्थान हैं, कालिंजर का दुर्ग इलाहाबाद से 145 किलोमीटर दक्षिण पश्चिम कानपुर से 190 किलोमीटर दक्षिण तथा बाँदा से लगभग 55 किलोमीटर दक्षिण पूर्व में स्थित है, जो एक मील लम्बा आधा मील चौड़ा फैला हुआ

है।

इस किले में सात फाटक हैं जिसमें गणेश द्वार, स्वामी रोहण द्वार, बुद्धमर्द द्वार, हनुमान द्वार तथा बडा दरवाजा विशेष दर्शनीय हैं। किले के पश्चिम में नील कण्ठ का मंदिर है। इसके अन्दर पाँच फिट ऊँचा शिवलिंग विराजमान है। हनुमान कुण्ड के समीप प्रस्तर काटकर शिव, पार्वती, गणेश तथा नाँदी की मूर्तियाँ उत्कीर्ण है। लंकेश चर्तुमुखी शिवलिंग, सहस्त्री लिंग तथा अनेक गुप्त कालीन एवं चंदेल कालीन मूर्तियाँ विद्यमान है। इसी मण्डल में विश्व प्रसिद्ध तीर्थ स्थान चित्रकूट एवं रामचरित मानस के रचयिता गोस्वामी तुलसीदास की जन्मस्थली राजापुर भी स्थित है। जनपद महोबा में एक कन्दरा में जैन तीर्थकारों की प्रतिमाओं को शिलाओं पर उत्कीर्ण किया गया है, जो मदन सागर की उत्तरी पहाड़ी पर स्थित है, जिसका निर्माण चन्द्रवर्धन के राज्य काल में शुरू हुआ था। आल्हा–ऊदल के गुरू गोरखनाथ ने भी इसे अपनी तपोस्थली बनाया था। जनपद हमीरपुर का हाथी दरवाजा चन्देल नरेश हम्मीर वर्मन के द्वारा प्रतिरक्षा की दृष्टि से यमुना तट पर बनाये गये दुर्ग का अवशेष मात्र है। झलोखर ग्राम में छोटे गहरे सरोवर के किनारे भुइयाँरानी का मंदिर है यहाँ की मिट्टी में एक ऐसा गुण है कि इसको मलने से गठिया बात दूर हो जाता है।

6. सम्पूर्ण बुन्देलखण्ड में पान व जर्दा का प्रयोग काफी पुराना है। मण्डल में निवास करने वाली सम्पूर्ण जनसंख्या औसत रूप में इसका प्रयोग करती है। पान व जर्दे का परिवर्तित स्वरूप गुटखे के रूप में अब अत्यधिक प्रचलित हो गया है। गुटखे के व्यवसायी सुपाड़ी, तम्बाकू, इलाइची, लौंग आदि कच्चे माल के रूप में बाहर से आयात करते हैं। इसके बाद गुटखे के रूप में निर्मित माल बिक्री हेतु निकटवर्ती राज्यों तथा विभिन्न क्षेत्रों में भेजते है, जिसकी माँग दिनों दिन बढ़ती जा रही है। उत्तर भारत में बीड़ी उद्योग में प्रसिद्ध तेन्दू पत्ता इसी मण्डल में स्थित मानिकपुर

में बडे पैमाने में पाया जाता है, जिससे निर्मित उत्तर भारत का प्रसिंद्ध श्याम बीड़ी उद्योग मानिकपुर से अब अन्य क्षेत्रों में विस्तृत हो गया है। तेन्दू पत्ता उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश तथा बिहार आदि स्थानों के लिए भेजा जाता है।

7. इस मण्डल में स्थित भरूवा सुमेरपुर का चमड़े का जूता, मौदहा का प्लास्टिक उद्योग, राठ में चमड़े की चप्पल का व्यवसाय, गोवर्धन के मुलायम पत्थर से चूना, हथकरघा उद्योग में निर्मित सूती कपड़ा, सूती दरियाँ बडे पैमाने पर निकटवर्ती क्षेत्रों को भेजी जाती हैं। इसके अतिरिक्त मिट्‌टी के बर्तन एवं खिलौने एवं पत्थर की मूर्तियाँ तथा लकड़ी के खिलौने, सुपाड़ी काटने की सरौती और सरौता इस मण्डल की प्रसिद्ध वस्तुओं के अन्तर्गत आते हैं।

8. सड़क परिवहन के अन्तर्गत सार्वजनिक क्षेत्र में चित्रकूट मण्डल में महोबा डिपों, बाँदा डिपो, राठ डिपों तथा हमीरपुर डिपो कार्यरत है, जिसमें महोबा डिपों में बसों की संख्या 72 बाँदा डिपो में 73 एवं राठ डिपों में 56 तथा हमीरपर डिपों में 43 बसें इस प्रकार मण्डल में कुल 235 बसें संचालित हैं, जबकि निजी एवं साार्वजनिक क्षेत्र में पंजीकृत कुल वाहनों की संख्या 36187 है, जिसमें 50 या 50 सीटों से अधिक बसों की संख्या 412, ट्रक 510, कारें 2486 जीप 3487, मैक्सी कैब 99, टैक्सी 88 आटो/टैम्पो 1754 तथा ट्रैक्टर 27369 पंजीकृत हैं। इन वाहनों में से कुछ चार पहिया वाहन निजी उपयोग में आते हैं। शेष अन्य वाहन यात्री अथवा माल ढोने के काम आते है।

9. सार्वजनिक सड़क परिवहन निगम के अन्तर्गत संचालित होने वाली सेवायें, पवन गोल्ड, पवन सेवायें, साधारण यात्री सेवा, चेतक बस सेवा तथा वातानुकूलित बस सेवा प्रदान की जा रही हैं, जिनमें से कुछ बहुत लम्बी दूरी की सेवायें प्रदान कर रही हैं जैसे बाँदा से अजमेर, कर्वी से मथुरा, बाँदा से दिल्ली, हमीरपुर से दिल्ली, राठ से

दिल्ली तथा महोबा से दिल्ली कर्वी से झाँसी कर्वी से लखनऊ सेवा उपलब्ध करा रही है। मध्यम परिवहन सेवाओं के अन्तर्गत मिनी बसें संचालित की जा रही है जो ग्रामींण शटल के रूप में औसत रूप में 50–60 किलोमीटर तक यात्रा पूर्ण कर रही है।

10. निजी परिवहन क्षेत्र के अन्तर्गत निजी बस मालिकों द्वारा लम्बी दूरी हेतु कर्वी कानपुर, बाँदा से कानपुर, महोबा से कानपुर, हमीरपुर से बाँदा, बाँदा से कमासिन बाँदा से मानिकपुर, बाँदा से इलाहाबाद आदि के लिए सेवायें प्रदान कर रही है। 50 या 50 से अधिक सीटों वाली बसें मध्यम दूरी की भी यात्रा सम्पन्न कर रही हैं जो 30 से 100 किलोमीटर की दूरी की भी यात्रा सम्पन्न करते हुए प्रतिदिन यात्रियों को सेवायें प्रदान कर रही हैं। सार्वजनिक मार्गों पर निजी चार पहिये के वाहन भी यात्रियों को मध्यम दूरी की सेवायें प्रदान कर रहे हैं।

11. निजी क्षेत्र में 6 तथा दस टायरों वाले ट्रक मण्डल के विभिन्न उत्पादनों को मण्डल से निकटवर्ती तथा दूरवर्ती स्थानों को वस्तु लाने और ले जाने में अपनी सेवायें प्रस्तुत कर रहे है। ग्रामीण परिवहन में महत्वपूर्ण बैलगाड़ी का स्थान ले चुके बहुउपयोगी ट्रैक्टर माल एवं यात्री दोनों को संयुक्त रूप से एक स्थान से दूसरे स्थान को स्थानांतरित करते हुए देखे जा रहे हैं।

12. अध्ययन क्षेत्र में ग्रामींण क्षेत्र का वर्चस्व होने के कारण टैक्सी एवं टैम्पों 10 से 20 किलोमीटर की यात्रा सम्पन्न करके लघु परिवहन सेवायें उपलब्ध करा रही हैं। लघु परिवहन सेवाओं में यात्री एवं माल दोनों इन वाहनों द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान को स्थानान्तरित होते देखे जा रहे हैं। शहरी सड़क परिवहन में रिक्शा सर्वाधिक महत्वपूर्ण स्थान रखता है, जो जनपद मुख्यालय एवं उपनगरों में अपनी सेवायें उपलब्ध कराकर सड़क परिवहन का महत्वपूर्ण कार्य सम्पन्न कर रहे है।

13. अध्ययन क्षेत्र में सड़क परिवहन प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष दोनों प्रकार के रोजगार के अवसर उपलब्ध करा रहा हैं, जिनमें वाहन मालिक, चालक, परिचालक, उपपालक,

वर्कशाप के कर्मचारी, प्रशासनिक कर्मचारी तथा यातायात निरीक्षक पदों पर प्रत्यक्ष रोजगार के अवसर प्राप्त होते हैं, जबकि सड़क परिवहन अन्य विविधि प्रकार के अप्रत्यक्ष रोजगारों का सृजन करता है। सड़क परिवहन के द्वारा ही सार्वजनिक बस स्टाप, ट्रांसपोर्ट स्थान आदि सृजित होते है, जिन स्थानों पर विभिन्न प्रकार के व्यवसायी जैसे चाय, पान मसाला, फल मिठाई, पुस्तक एवं समाचार विक्रेता दूर संचार सेवायें आदि कार्यों के लिए व्यवसायी संकेन्द्रित होने लगते है। जहाँ सड़क परिवहन विकसित एवं द्रुतगामी होता है वहाँ न केवल कृषि क्षेत्र को, बल्कि विभिन्न प्रकार के उद्योगों को भी विकसित होने का अवसर प्राप्त होता हैं, जिसमें विभिन्न प्रकार के कुशल एवं अकुश व्यक्तियों को रोजगार के अवसर भी प्राप्त होते हैं। अध्ययन क्षेत्र में पर्यटन उद्योग, खनिज उद्योग, लाई उद्योग चावल उद्योग, खिलौना उद्योग, वस्त्र उद्योग, बीड़ी उद्योग, गुटखा उद्योग आदि को विकसित होने का अवसर सड़क परिवहन का परिणाम है।

14. अध्ययन क्षेत्र में सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में परिवहन संगठन एवं प्रबन्धन किये जा रहे मण्डलीय स्तर पर मण्डल का प्रमुख क्षेत्रीय प्रबन्धक होता है, जिस पर सामान्य प्रशासन, तकनीकी एवं क्रय विक्रय, लेखा श्रम सम्बन्धी यातायात, भण्डारण, नियम कानून एवं सुरक्षा सम्बन्धी सम्पूर्ण कार्य का उत्तरदायित्व होता है, जबकि डिपो स्तर पर प्रमुख अधिकारी सहायक क्षेत्रीय प्रबन्धक होता है, जो डिपो एवं डिपो के संचालन के कार्यों पर नियन्त्रण रखता है और सुरक्षा, लेखा, प्रशासन यातायात तथा संग्रहालय सम्बन्धी समस्त कार्यों के लिए उत्तरदायी होता है।

15. अध्ययन क्षेत्र के सड़क परिवहन में निजी क्षेत्र की भूमिका महत्वपूर्ण होती है। निजी क्षेत्र में सड़क परिवहन का संगठन निजी ट्रांसपोर्ट द्वारा संचालित होता है। चाहे बड़ी बसें हों या मिनी बसे हों किसी भी आकार के ट्रक हों चार पहिये वाले लघुवाहन हो अथवा तीन पहिये वाले टैम्पो, सभी वाहन चालक एवं वाहन स्वामी अपना संघ

बनाते हैं और संघ द्वारा निर्धारित परिवहन नियमों का अनुपालन करते हुये यात्री एवं माल को एक स्थान से दूसरे स्थान को लाने व ले जाने का कार्य सम्पन्न करते हैं। संचालन नियमों की अवहेलना यात्रियों एवं अन्य व्यक्तियों से विवाद आदि का निपटारा संघ के पदाधिकारियों द्वारा किया जाता है। वाहन में किसी प्रकार की क्षति अथवा वाहन चालक एवं परिचालक की निजी समस्याओं को स्वयं वहन किया जाता है। अध्ययन क्षेत्र में निजी वाहन संचालन हेतु जिला मुख्यालयों एवं उपनगरों में इस प्रकार के संघ स्थापित किये गये हैं।

16. अध्ययन क्षेत्र में सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में संचालित सड़क परिवहन सेवायें कुशलता पूर्वक अपनी सेवायें सेवार्थियों को अर्पित कर रही हैं, लेकिन फिर भी दोनों क्षेत्रों को कुछ संयुक्त रूप से कुछ पृथक्–पृथक् समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है, जिनमें से निम्नलिखित प्रमुख हैं–

अ. किराये में वृद्धि के अधिकार के लिए दोनों ही क्षेत्र स्वतंत्र नहीं हैं। सार्वजनिक क्षेत्र में किराये की वृद्धि सरकार द्वारा की जाती है जबकि निजी क्षेत्र में किराये भाड़े की वृद्धि सार्वजनिक क्षेत्र के किराये भाड़े की वृद्धि के बाद ही की जाती है। यद्यपि निजी क्षेत्र के वाहन मालिक सार्वजनिक क्षेत्र के लिये अधिग्रहीत मार्गों को छोड़कर निजी क्षेत्र के मार्गों पर किराया वृद्धि के लिये एक सीमा तक स्वतंत्र होते हैं।

ब. नियमित यात्रियों द्वारा दोनों ही क्षेत्रों में निर्धारित किराये से कम किराया एक मुश्त चुकाया जाता है। इसके लिए दोनो ही क्षेत्रों में मासिक यात्रा का प्राविधान है, जो एक महीने का निर्धारित न्यूनतम अग्रिम किराया लेकर महीने भर आने जाने की यात्रा सुविधा प्रदान की जाती है।

स. अध्ययन क्षेत्र में चाहे राष्ट्रीय राजमार्ग हो अथवा राज्य मार्ग या परिषदीय मार्ग, सभी प्रकार के सड़क मार्ग जर्जर हालत में हैं, जिनका सामयिक रख रखाव न होने के कारण वाहनों में टूट फूट, अधिक ईंधन खर्च तथा दुर्घटनाओं की

संभावनायें बनी रहती हैं।

द. अध्ययन क्षेत्र में दोनों ही क्षेत्र भ्रष्टाचारी की समस्या से पीड़ित हैं। यह भ्रष्टाचार निजी क्षेत्र की तुलना में सार्वजनिक क्षेत्र में अधिक है। न तो सार्वजनिक क्षेत्र में यात्रियों से वसूला गया सम्पूर्ण राजस्व और न निजी क्षेत्र में यात्रियों से प्राप्त किया गया सम्पूर्ण धन कोष में जमा होता है, जिससे वास्तविक अर्जित आय तथा प्राप्त आय में अन्तर विद्यमान रहता है।

य. अध्ययन क्षेत्र में सार्वजनिक क्षेत्र के लिये अधिगृहीत मार्गों पर अधिक और निजी क्षेत्र के मार्गो पर कम संख्या में अवैध वाहनों के संचालन के कारण दोनों ही क्षेत्रों के आय–अर्जन में कमी आती है।

र. अध्ययन क्षेत्र में सार्वजनिक एवं निजी परिवहन सेवाओं में दोनों ही क्षेत्रों में स्थायी व अस्थायी कर्मचारियों की कार्य दशायें समुचित नहीं है, जिससे कर्मचारियों में मालिकों के प्रति न केवल आक्रोश रहता है, बल्कि वफादारी का अभाव देखा जाता है।

17. किसी भी व्यवसाय का उद्देश्य अधिक से अधिक लाभ कमाना होता है। "संस्था का उद्देश्य स्वभाव एवं आवश्यकता यह है कि वह जोखिम उठाये, जोखिम उत्पन्न करे, जब तक हम जोखिम के लिए व्यवस्था नहीं करेंगे, उत्पादन क्षमता के नष्ट होने का डर है और इस लिए एक न्यूनतम लाभ जो इन जोखिमों के लिए जो कि हमें अनिवार्यतः उठाने पड़ते हैं, पर्याप्त हो यह न केवल उपक्रम के वरन समाज के समाज के अस्तित्व के लिए आवश्यक है। वास्तव में आर्थिक लाभ की आशा ही व्यवसायी को कार्य करने हेतु प्रेरित करती है।

18. लाभदायिकता मापदण्ड पर्याप्त सरल एवं शीघ्र समझने योग्य है तथाउपक्रम की समस्त कार्य कुशलताओं को सामूहिक रूप से स्पष्ट करता है। निजी क्षेत्र की कार्यकुशलता मापने के लिए यही एक सर्वमान्य मापदण्ड है, क्योंकि इन उद्योगों का प्रमुख उद्देश्य अधिकतम लाभ अर्जित करना होता है। लोक विभाग

का प्रमुख उद्देश्य लाभ कमाना नहीं, बल्कि जनसेवा की भावना पर आधारित होता है। अतः इन उपक्रमों में लाभदायिकता को कार्य कुशलता का मापदण्ड मानना उचित प्रतीत नहीं होता है। इस सम्बन्ध में यह भी कहा जा सकता है कि यदि लोक उपक्रमों द्वारा अर्जित लाभ शोषण पर आधारित न हो, बल्कि वाणिज्य एवं औद्योगिक नियमों के विधिवत पालन एवं जनहित को ध्यान में रखकर अर्जित किया गया हो, तो ऐसी लाभदायिकता को मापदण्ड के रूप में अर्जित किया जा सकता है यदि वर्तमान उपक्रम भविष्य में और भी अधिक विस्तार के लिए लाभ के रूप में कुछ राजस्व प्रदान करते है, तो अनुचित नहीं है।

19. प्रत्येक व्यवसायी लाभ को अधिकतम बनाये रखना चाहता है, परन्तु लाभ की अधिकता का आशय सिर्फ निरपेक्ष से नहीं होता है, वरन् लाभ की अधिकता वास्तव में सापेक्ष रूप से होनी चाहिये । प्रत्येक संस्था यह प्रयत्न करती है कि उसके द्वारा अर्जित लाभ न केवल निरपेक्ष रूप से अधिक हो, वरन् सापेक्षिक दृष्टि से भी अधिक हो। अर्थात् उस संस्था में प्रयुक्त पूँजी साहस व जोखिम की तुलना में लाभ की मात्रा पर्याप्त हो। लाभार्जन क्षमता का किसी भी व्यावसायिक संस्था व निगम में अत्यधिक महत्व है।

संकल्पनाओं की पुष्टि

प्रस्तुत शोध अध्ययन बुन्देलखण्ड क्षेत्र के आर्थिक विकास में सड़क परिवहन का योगदान (चित्रकूट धाम मण्डल के विशेष परिप्रेक्ष्य में) निम्नलिखित दो संकल्पनाओं पर आधारित है।

1. सड़क परिवहन के विकास के द्वारा बुन्देलखण्ड क्षेत्र में एक विकासशील अर्थव्यवस्था का रूप दिया जा सका है।

उक्त संकल्पना के आधार पर यह कहा जा सकता है कि उत्तर प्रदेश के सर्वाधिक पिछड़े संभाग बुन्देलखण्ड में स्थित चित्रकूट मण्डल आज आधुनिक जीवन शैली में बहुत तेजी से सुसज्जित होता जा रहा है। लोगों की जीवन शैली में आधुनिक उपभोग वस्तुओं ने प्रवेश कर लिया है, न केवल नगरों में बल्कि ग्रामींण क्षेत्र भी आधुनिक उपभोग वस्तुओं से अछूते नहीं रहे हैं। इतना ही नहीं लोगों की आय का स्तर बढ़ा है। कृषि उत्पादकता बढ़ी है, आय का स्तर ऊँचा हुआ है। यह सब परिवहन साधनों की वृद्धि के कारण सम्भव हो सका है। परिवहन साधनों में बुन्देलखण्ड की अर्थव्यवस्था में क्या–क्या परिवर्तन किए हैं जिसका विस्तृत विवरण अध्याय–5 में दिया जा चुका है।

2. सड़क परिवहन के माध्यम से उत्पत्ति के साधनों को गतिशील बनाया जाता है। यद्यपि चित्रकूट सम्भाग किसी बड़े उद्योग से आज भी अभावग्रस्त है परन्तु लघु एवं कुटीर उद्योगों में चावल मिलें, खनिज उद्योग, ग्रामींण उद्योग, स्थानीय लोगों को रोजगार के अवसर उपलब्ध करा रहे हैं। इतना ही नहीं रोजगार पाये हुए लोग तथा एक स्थान से दूसरे स्थान को स्थानान्तरित होने वाली वस्तुएँ तथा सेवाओं के स्थानान्तरण की सुविधाएँ परिवहन साधनों के माध्यम से उपलब्ध करा देने के कारण उत्पत्ति के साधनों को स्थानान्तरण सुविधा प्राप्त हुयी है। जिससे उन्हें केवल गतिशील ही नहीं, बल्कि अधिक उत्पादक भी बनाया है।

सुझाव

यद्यपि सार्वजनिक एवं निजी सड़क परिवहन के क्षेत्र में सुधार आया है, यातायात का विकास उत्तम एवं पर्याप्त सड़कों पर निर्भर करता है, गत वर्षों में चित्रकूधाम मण्डल में सड़कों का संतोषजनक विकास हुआ है, लेकिन अभी और विकास की आवश्यकता महसूस की जा रही है। बुन्देलखण्ड क्षेत्र के आर्थिक विकास में सड़क परिवहन का योगदान चित्रकूटधाम मण्डल के विशेष सन्दर्भ में शोधार्थी द्वारा व्यवहारिक सुझाव प्रस्तुत किये जा रहे हैं।

1. कर्मचारियों की कार्यदशाओं में सुधार–

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र के प्रमुख कर्मचारियों को जैसे चालक, परिचालक, वर्कशाप में कार्यरत मिस्त्रियों तथा डिपो के अन्य कर्मचारियों की कार्यदशा अत्यन्त असंतोषजनक है। कार्य दशा में सुधार करने से कर्मचारियों में अरूचि कम होगी तथा कर्मचारी अधिक अच्छे ढंग से कार्य करने में सक्षम हो सकेंगे। सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्रों को चाहिए कि वह दुर्घटना ग्रस्त कर्मचारियों के आराम की उचित व्यवस्था करे तथा कर्मचारियों को शीघ्र आर्थिक सहायता प्रदान की जानी चाहिए। ऐसे नियम दोनों क्षेत्रों द्वारा निर्मित किये जाने चाहिए।

2. कर्मचारियों के अनुशासन पर विशेष जोर–

सार्वजनिक तथा निजी क्षेत्र में अनुशासन बनाये रखने हेतु आचरण सम्बन्धी नियमों में समयानुसार संशोधन किया जाना चाहिए। इसके साथ ही आचरण संबंधी नियमों का पालन न किये जाने के संबंध में दण्ड की भी व्यवस्था होनी चाहिए। यदि किसी सदस्य को नियम में छूट प्रदान की जाती है, तो सार्वजनिक रूप से स्पष्ट रुप से कारण की सूचना दी जानी चाहिए, तभी इस समस्या का स्थायी समाधान हो सकेगा।

3. निरीक्षकों तथा उड़न दस्तों द्वारा निरीक्षण आवृत्ति में वृद्धि–

सार्वजनिक क्षेत्र में आय की वृद्धि एवं कर्मचारियों में व्यवहार परिवर्तन के लिए उड़न दस्तों में सुधार कर, उनकी वृद्धि की जानी चाहिए। केन्द्रीय उड़न दस्तों की प्रहार क्षमता में वृद्धि की जानी चाहिए । इसके साथ साथ उत्साहित एवं ईमानदार अधिकारियों की तलाश की जानी चाहिए। ताकि सम्भागीय उड़नदस्तों को तैयार किया जा सके तथा चैकिंग अभियान को सफल बनाया जा सके। सेवा दशाओं में आवश्यक सुधार करके भी लाभदायकता अर्जित की जा सकती है एवं व्यय के क्षेत्र में भी कठोर नियन्त्रण रखना अनिवार्य है।

4. वाहनों की उचित मरम्मत एवं रखरखाव–

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में मरम्मत पर कम व्यय हेतु यह आवश्यक है कि जब तक बस नयी होती है तभी से उसकी देखभाल एवं रख रखाव अच्छी प्रकार से करना चाहिए। बस की मशीनरी टायर, ट्यूब, बैट्री को हमेशा ठीक रखने की कोशिश करनी चाहिए जिससे मरम्मत व्यय में कमी आएगी तथा साथ ही साथ मरम्मत का कार्य डिपो के वर्कशाप में प्रवेश करते ही होना चाहिए न कि पुनः परिचालन के समय मरम्मत कार्य किया जाना चाहिए।

5. वाहन क्षमता के अनुसार यात्रियों को लाना ले जाना–

सार्वजनिक एवं निजी परिवहन सेवाओं में क्षमता से अधिक माल या सवारियाँ ले जाने से वाहन में अधिक टूट फूट होती है, जिससे संचालन व्यय अधिक होता है तथा सीटों से अधिक सवारियाँ भर लेते हैं, जिससे सवारियों को विभिन्न असुविधाओं का सामना करना पडता है और उन्हे अनावश्यक कष्ट उठाना पड़ता हैं। इसलिए दोनों क्षेत्रों में सीटों की संख्या के बराबर ही सवारियाँ ले जाना चाहिये। अधिक सवारियाँ होने पर यात्रियों को जो सीटों पर बैठे होते हैं, उन्हें पैर तक रखने में परेशानी होती है।

5. समय सारिणी का प्रभावी अनुपालन–

वर्तमान युग में प्रत्येक मनुष्य के पास समय बहुत कम है तथा प्रत्येक मनुष्य के लिए एक एक मिनट का समय बहुत महत्व रखता है। सार्वजनिक क्षेत्र की बसों में निजी क्षेत्र की बसों से अपेक्षाकृत कम समय लगता है। निजी क्षेत्र की बसों को चालक घण्टों खड़े किये रहते हैं तथा रास्ते में भी खड़ा करके सवारियों का इंतजार करते रहते हैं जिससे आम आदमी का बहुत अधिक समय खराब हो जाता है। इसलिए दोनों क्षेत्रों के चालकों एवं परिचालकों को समय का विशेष ध्यान रखना चाहिए।

7. सड़क मार्गों का उचित रखरखाव–

चित्रकूट सम्भाग में मार्गों की हालत खराब है। मार्गों के रखरखाव न होने के कारण सड़कों पर बहुत बड़े बड़े गड्ढे हो गये है तथा सड़कों पर डामर और गिट्टी का मीलों तक पता नहीं है। इन खराब मार्गों के कारण बसों में गन्तव्य स्थान तक की यात्रा करने में बहुत अधिक समय लग जाता है, क्योंकि बसें बहुत धीमी गति से चल पाती हैं। अतः इन मार्गों का नवीनीकरण अतिशीघ्र किया जाना चाहिए । नवीनीकरण के लिए प्रत्येक वर्ष बजट रखा जाना चाहिए जिससे समय पर मार्गों का उचित रखरखाव किया जा सके।

8. श्रम विभाजन एवं विशिष्टीकरण का अनुपालन–

निजी तथा सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों पर कार्य का दायित्व जबर्दस्ती थोपा जाता है। कर्मचारियों पर कार्य का दायित्व थोपा नहीं जाना चाहिए। वरन उनकी रूचि एवं योग्यता को ध्यान में रख कर उन्हे कार्य दिया जाये, तो वे कर्मचारी कार्य को ढंग से एवं समय पर पूरा कर लेंगें। शोधार्थी का मानना है कि कार्य के बँटवारें में विशिष्टीकरण का सिद्धान्त अपनाया जाना चाहिए।

9. कार्य प्रोत्साहन हेतु उचित परितोषक–

निजी तथा सार्वजनिक क्षेत्र में अपने कर्मचारियों को कार्य के बदले में उचित पारिश्रमिक एवं समय समय पर उचित पारिश्रमिक प्रदान करते रहना चाहिए, जिससे कर्मचारी में अपने कार्य के प्रति निष्ठा एवं लगन स्थायी रूप से बनी रह सकती है। विशेष त्यौहारों पर पारितोषक प्रदान किये जाने चाहिए जिससे कर्मचारियों में खुशी का माहौल बना रहता है और वे कार्य के प्रति समर्पित रहते है।

10. लम्बी दूरी के यात्रियों को आरक्षण सुविधा–

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में यात्रियों को आरक्षण दिया जाना चाहिए, जिससे वे अपनी सीट के प्रति निश्चिन्त हो सकें और सुविधाजनक यात्रा कर सकें। निजी क्षेत्र में यह व्यवस्था लागू कर दी गयी है। सार्वजनिक क्षेत्र में यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए आरक्षण व्यवस्था शीघ्र लागू की जानी चाहिए, इससे सार्वजनिक परिवहन निगम को अतिरिक्त आय होगी तथा यात्रियों को लम्बी दूरी की यात्रा के लिए सड़क परिवहन का रूझान और होगा।

11. कर्मचरियों का यात्रियों के साथ मधुर व्यवहार–

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में परिचालकों एवं क्लीजरों का बोलने का तौर तरीका गलत है। वे अपनमान जनक भाषा का प्रयोग करते है। अक्सर देखा जाता हैं कि यदि परिचालकों एवं क्लींजरों को यात्रियों से मधुर व्यवहार होगा तो यात्रियों का उन बसों में यात्रा करने का रूझान दुबारा होगा, जिससे उन बसों की आय में वृद्धि होगी।

12. लम्बे मार्गों पर नये वाहनों का संचालन–

निजी एवं सार्वजनिक परिवहन क्षेत्र में लम्बी दूरी पर चलने वाले वाहन नये होने चाहिए, जिससे यात्रियों की गन्तव्य स्थान की यात्रा के में सुविधापूर्ण हो सके। वाहनों का रास्ते में खराब होने का भय नहीं रहता है। वर्तमान समय में यात्रियों को

लुभाने के लिए निजी परिवहन सेवाओं में लम्बी दूरी की यात्रा कराने के लिए नये वाहनों का प्रयोग होने लगा है बल्कि सार्वजनिक परिवहन निगम ने कोई ठोस कदम नहीं उठाये। शोधार्थी का यह मानना है कि अगर परिवहन निगम लम्बी दूरी के लिए नये वाहनों का प्रयोग करे तो निश्चित आय में वृद्धि होगी।

13. अवैध वाहनों पर प्रभावपूर्ण कार्यवाही–

चित्रकूटधाम मण्डल में जिन मार्गों का राष्ट्रीयकरण हो चुका है उन मार्गों पर उत्तर प्रदेश तथा अन्य राज्यों से आल इण्डिया टूरिस्ट परमिट प्राप्त कर निजी वाहनों का अवैध संचालन किया जाता है तथा निजी चार पहिया वाहनों का भी अवैध रूप से संचालन किया जाता है जिससे सरकार को न तो यात्री कर मिलता है और न तो रोड टैक्स। जिसके कारण सरकार तथा निजी परिवहन तथा सार्वजनिक परिवहन को नुकसान उठाना पड़ता है। सार्वजनिक क्षेत्र के अलावा निजी क्षेत्र में बसे बिना परिमिट के चल रही हैं। इन अवैध वाहनों के चलने से निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र को आय कम होती है।

14. प्रदूषण पर नियंत्रण–

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र के उन वाहनों के संचालन में रोक लगानी चाहिए, जो अधिक प्रदूषण फैलाते हैं तथा उनके परमिट शीघ्र ही निरस्त कर देना चाहिए। क्योंकि वाहनों द्वारा जहरीला धुआँ बहुत अधिक मात्रा में निकलता है, जो बच्चों को अनेकों बीमारियों का शिकार बनाता है। यह जहरीला धुआँ पर्यावरण को दूषित करता है जिससे हम सभी को खतरा है।

15. कर्मचारियों में नियोक्ता के प्रति उत्तरदायित्व की भावना–

वर्तमान समय में समस्त विभागों का कार्यभार कर्मचारियों की मेहनत और लगन के बल पर विभागों का कार्य सुचारू रूप से चल रहा है। अतः अधिकारिक स्तर पर यह प्रयास किये जाने चाहिए कि कर्मचारियों को अधिकतम सन्तुष्टि प्राप्त

हो, जिससे उनकी कार्य कुशलता में वृद्धि हो सके एवं एक अधिकारी उनसे जो अपेक्षायें करता है, वे उन्हें संतुष्टि पूर्वक अपने कर्मचारियों की सहायता से प्राप्त हो सके।

16. कर्मचारियों की अनुशासन हीनता पर रोक–

सार्वजनिक परिवहन निगम क्षेत्र में एक बड़ी समस्या कर्मचारियों द्वारा नियमों का पालन न करना भी है। अधिकतर कर्मचारियों मे अनुशासन–हीनता देखी जाती है। नियमों का पूर्ण रुप से पालन न करना, कर्मचारियों की आदत बन गयी है। जिसका परिणाम सार्वजनिक क्षेत्र की बस संचालन पर पड़ता है। अधिशाषी नेतृत्व द्वारा जब अनुशासन हेतु कठोरता का रूख अपनाया जाता है तो अधिकारियों एवं कर्मचारियों में तनाव की स्थिति उत्पन्न हो जाती है और कर्मचारी में टकराहट की स्थिति पैदा कर देते हैं। निजी क्षेत्र में अनुशासन हीनता कर्मचारियों द्वारा बरती जाती है, परन्तु बस मालिकों के सामने अनुशासन हीनता बरतने पर वह नौकरी से तत्काल निकाल देते हैं।

17. रनिंग स्टाफ के लिए विश्राम गृह की सुविधा–

सार्वजनिक एवं निजी परिवहन में रनिंग स्टाफ के लिए विश्राम गृह बहुत जरूरी है। रनिंग स्टाफ को आराम करने के लिए विश्रामगृह इसलिए आवश्यक है क्योंकि संचालित सेवा में कार्य करते करते कर्मचारियों में थकान तथा मानसिक तनाव अधिक होता है। जिससे दुघटनाओं की आशंका बनी रहती है। संचालित सेवाओं में कार्यरत रनिंग स्टाफ के लिए विश्राम गृह की व्यवस्था अवश्य की जानी चाहिए।

18. यातायात नियमों का कठोरता से पालन करने की प्रेरणा–

निजी एवं सार्वजनिक परिवहन क्षेत्र के चालक यातायात नियमों का पालन ठीक प्रकार से नहीं करते हैं। जिसके कारण आये दिन दुर्घटनायें घटित होती रहती है। इससे सड़कों पर चलने वाले व्यक्तियों तथा वाहन की सवारियों एवं वाहन को क्षति पहुँचती है, जिससे परिवहन निगम तथा निजी परिवहन स्वामियों को आर्थिक हानि का सामना करना पड़ता है। यदि चालकों द्वारा यातायात के नियमों का कठोरता से पालन किया जाये, तो दुर्घटनाओं तथा आर्थिक हानि से बचा जा सकता है।

19 .पुराने वाहनों का नवीनीकरण–

अध्ययन क्षेत्र में सर्वेक्षण के आधार पर शोधार्थी को परिवहन चालकों से ज्ञात हुआ है कि वाहनों में वर्कशाप पर सही ढंग से कार्य न होने के कारण वाहनों में मार्ग में कमी आती है जिससे यात्रियों को असुविधा उठानी पड़ती है। कुछ वाहनों की हालत काफी खराब होने के कारण उनमें मार्गों में अधिकांश खराबी आती है। इन कारणों से यात्रियों का सार्वजनिक परिवहन पर विश्वास होता कम नजर आ रहा है। अतः बसों में तकनीकी सुधार कराना चाहिए तथा पुराने वाहनों को बदलना चाहिए। इससे कर्मचारियों की कार्य कुशलता में वृद्धि की जा सकती है तथा आय में वृद्धि भी संभव है।

20. किराये में आवश्यकतानुसार वृद्धि–

सार्वजनिक क्षेत्र को शासन की अनुमति से किराया वृद्धि में अंशतः आवश्यक रूप से छूट दी जानी चाहिए, जिससे कम से कम डीजल के मूल्य वृद्धि के उपरान्त 40 से 50 प्रतिशत किराया बिना शासन की अनुमति के वृद्धि के अधिकार होना चाहिए जिससे सार्वजनिक क्षेत्र घाटे की मार से उभर सकें। इससे सार्वजनिक परिवहन निगम पर राजनैतिक दबाव में भी कमी आएगी, क्योंकि कोई भी सत्ताधारी

पार्टी चुनाव के पूर्व में किराया वृद्धि नहीं करने देती, जिससे परिवहन निगम तथा निजी परिवहन स्वामियों को आर्थिक हानि का सामना करना पड़ता है।

21.सार्वजनिक परिवहन निगम एवं निजी परिवहन स्वामियों को भर्ती नीति में सुधार–

सार्वजनिक परिवहन निगम एवं निजी परिवहन स्वामियों को भर्ती नीति में सुधार करने की आवश्यकता है। शासन को आरक्षण की नीति समाप्त कर खुली प्रतियोगिता के माध्यम से कुशल कर्मचारियों की योग्यता के अनुसार भर्ती करनी चाहिए जिससे योग्य एवं अनुभवी कर्मचारियों की नियुक्तियाँ हो सके तथा कर्मचारियों को कार्य का मूल्यांकन एवं गुण मूल्यांकन किया जा सके। इसके साथ यह भी आवश्यक है कि सार्वजनिक परिवहन निगम में रिक्त स्थानों की माह दो माह के अन्दर पूर्ति की जाये । जिससे संचालन कार्य में बाधा उत्पन्न न हो। इससे निगम को आर्थिक लाभ अवश्य होगा।

22 .असामाजिक तत्वों पर प्रभावी कार्यवाही–

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र के कर्मचारियो के अनुसार शोध क्षेत्र में असामाजिक तत्व वाहनों में प्रवेश कर उन्हें क्षतिग्रस्त कर देते हैं एवं उनके कार्यों में बाधा उत्पन्न करते हैं। असामाजिक तत्वों द्वारा चालकों एवं परिचालकों के साथ अक्सर मारपीट एवं गाली–गलौच आदि की घटनायें सामने आती हैं जिससे कर्मचारियों में भय व्याप्त रहता है।

23. कर्मचारियों को प्रशिक्षण एवं रनिंग स्टाफ की चिकित्सायें–

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र के चालकों में ज्यादातर चालकों की शिक्षा काफी कम है। कुछ पुराने चालक तो पढ़ने लिखने की स्थिति में नहीं है। केवल नियुक्ति के समय कक्षा 5 से कक्षा 8 के प्रमाण पत्र के आधार पर नौकरी प्रदान कर दी गयी थी। परन्तु उनकी यह योग्यता वास्तव में बहुत कम होती है। इसके साथ

ही चालकों के प्रशिक्षण कार्यक्रम को सही ढंग से नहीं संचालित किया जाता, जबकि प्रशिक्षण कार्यक्रम को सही ढंग से संचालित करना अनिवार्य है तथा उनकी चिकित्सीय जांच कर उनकी देखने की क्षमता की जांच करना अत्यन्त आवश्यक है जिससे उनकी उत्पादकता वृद्धि की जा सके।

24. डिपो का पुनर्गठन करना–

सार्वजनिक क्षेत्र में डिपो का पुनर्गठन करना चाहिये। पुनर्गठन ऐसा करना चाहिये जिससे सार्वजनिक क्षेत्र अपनी क्षमता का पूर्ण उपयोग कर सके इसके लिये डिपो एवं सब डिपो की संख्या में वृद्धि की जानी चाहिये। इससे भावी सुविधाओं पर समुचित ध्यान दिया जा सकेगा । निजी क्षेत्र में भी पुनर्गठन किया जाना चाहिये, जिससे यात्रियों को अधिक से अधिक अपनी ओर आकर्षित किया जा सके।

25. राष्ट्रीयकृत मार्गो पर निजी वाहनों के अनधिकृत संचालन पर रोक–

राष्ट्रीयकृत मार्गों पर निजी वाहनों के अनधिकृत संचालन से निगम को राजस्व की भारी हानि उठानी पड़ रही है। बड़ी बसों के अतिरिक्त अन्य प्रकार के वाहन जैसे मिनी बसें, टाटा 407, स्वराज माजदा, मेटाडोर, टैम्पो, जीप, कार व टैक्सियाँ भारी संख्या में राष्ट्रीयकृत मार्गों में अनधिकृत रूप से चल रही है। अगर इनके संचालन में रोक लगा दी जाये, तो निगम की आय में आशातीत वृद्धि परिलक्षित होगी ।

26. स्थायी व्यय–

स्थायी व्यय में कर्मचारियों के वेतन एवं भत्ते पूँजी और ऋण पर व्याज, टेलीफोन व्यय, डाकतार, स्टेशनरी, यूनीफार्म, विभागीय वाहनों पर व्यय, भविष्य निधि एवं कर्मचारी बीमा योजना अंशदान आदि को शामिल किया गया है। इन व्ययों में किसी भी प्रकार की कटौती नहीं की जा रही है। स्थायी व्ययों में वृद्धि होने से सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र की वित्तीय स्थिति का विपरीत प्रभाव है। स्थायी व्यय

अधिक होने से सार्वजनिक तथा निजी क्षेत्र को आय में कमी आती है।

27. उधार क्रय एवं ऋण पर निर्भर रहना—

सार्वजनिक क्षेत्र लगातार घाटे में चल रहा है। इससे प्रतीत होता है कि साधनों का निरन्तर ह्रास होता जा रहा है। फलस्वरूप सार्वजनिक क्षेत्र में अधिक से अधिक उधार क्रय ऋण लेने पर निर्भर रहने की नीति को अपनाया जाता है। सार्वजनिक क्षेत्र की इस अव्यवहारिक नीति के परिणामस्वरूप एक ओर तो बाजार में उसकी विश्वसनीयता में कमी आई है और दूसरी ओर उसकी कार्यकुशलता को भारी क्षति उठानी पड़ रही है। निजी क्षेत्र में भी उधार क्रय एवं ऋण पर निर्भर रहने की प्रवृत्ति में वृद्धि हुयी है।

28. कार्यालय एवं स्वयं की डिपो भूमि का अभाव—

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र की सबसे महत्वपूर्ण समस्या यह भी है कि डिपो की भूमि एवं कार्यालय किराये पर हैं। जिनमें कार्य के लिये पर्याप्त एवं आवश्यक स्थान का अभाव है तथा आवश्यकता के अनुरूप निर्माण कार्य नहीं कराया जा सकता है।

29. सामान की सुरक्षा का अभाव—

निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्र में यात्रियों की सामान की सुरक्षा पर ध्यान नहीं दिया जाता है और रास्ते में ही सामान चोरी हो जाता है। सामान की सुरक्षा की गारण्टी परिचालक एवं क्लीनर की होती है, लेकिन क्लीनर एवं परिचालक की मिली भगत से सामान बस से गायब करा दिया जाता है। यात्रियों के कहने पर ये लोग झगड़ा करने को तैयार हो जाते हैं। जिससे यात्रियों को परिवहन सुविधाओं में सामान सुरक्षा के प्रति असन्तोष देखने को मिला है।

30. नौकरी की अनिश्चितता–

निजी क्षेत्र के कर्मचारियों को कभी भी नौकरी से हटाया जा सकता है अतः इन कर्मचारियों को अपनी नौकरी की अनिश्चितता के प्रति चिंतित रहना पड़ता है। नौकरी की अनिश्चितता कर्मचारियों के प्रति चिन्ता का विषय है। जिससे वह अपने कार्य के प्रति पूर्ण रूप से जिम्मेदार नहीं होते है।

31. जोखिम पूर्ण कार्य–

बस यातायात का कार्य निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्रों में जोखिम पूर्ण होता है कभी भी कोई दुर्घटना हो सकती है जिससे कर्मचारियों के जीवन को कभी भी खतरा उत्पन्न हो सकता है । दुर्घटना घटने से कर्मचारियों के परिवार को आर्थिक सहायता प्रदान करना चाहिये । जिससे कर्मचारी अपने कार्य को रुचि पूर्वक पूर्ण करके परिवहन निगम को अधिक से अधिक आय दे सके ।

32. वस्तुओं में गुणवत्ता का अभाव–

सार्वजनिक क्षेत्र में क्रय की जाने वाली सामग्री के लिये मापदण्डों का निर्धारण तो किया गया है परन्तु उनका पालन नहीं किया जा रहा है। दिये गये नमूनों एवं वस्तुओं की पूर्ति में अन्तर देखने को मिलता है। फलस्वरूप सामग्री की उतनी उपयोगिता प्राप्त नहीं हो पाती, जितनी की आशा की जाती है। इससे सामग्री व्यय में वृद्धि हो जाती है।

33. साप्ताहिक अवकाश की सुविधा नहीं–

निजी क्षेत्र में कर्मचारियों को साप्ताहिक अवकाश की सुविधा प्रदान नहीं की जाती है जिससे उनमें मानसिक तनाव देखने को मिलता है सार्वजनिक क्षेत्र में यह अवकाश लेना कर्मचारियों के ऊपर निर्भर करता है। मानसिक तनाव के रहते कर्मचारियों के व्यवहार में कठोरता की झलक देखने को मिलती है।

34. एक ही कार्य में नीरसता–

सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में कर्मचारियों की प्रमुख समस्या यह है कि वो प्रति दिन एक ही कार्य को करते हुये उसमें नीरसता महसूस करते हैं। कर्मचारियों का कार्य के प्रति उबाऊ दृष्टिकोण बन जाता है, जिससे कार्यक्षमता एवं कार्य कुशलता दोनों में कमी आती है।

35. रेखीय अथवा विभागीय संगठन के दोष–

प्रत्येक सेविवर्गीय संगठन के कुछ दोष तो होते ही हैं। उदाहरण के लिये समन्वय की कठिनाई, विशिष्टीकरण, एक तन्त्रीय एवं लोचहीन पद्धति कार्य का असामान आवंटन एवं पक्षपात जैसे दोष इसमें शामिल हैं।



LIST OF REFERENCE BOOKS

JOURNAL

1. Nationalisation on Road Transport Act, of U.P.
2. Indian Journal of Economics
3. Indian Economics Journal
4. Transport in India
5. Commerce weekly
6. Acworth Commitee Report on Road Transport
7. Wedgewood Committee Report

PAPER

1. The Economics Times (New Delhi)
2. Indian Express
3. Economics and Political Weekly
4. Economics affairs

BOOKS

1. Srisvasrava, S.K.,Transport Development in India
2. Srisvasrava, S.K., Economic of Transport
3. Nagas,N.L., Transport in India and abroad
4. Bhatnagar, Gupta, Agrawal, Transport in Modern India
5. Fauclon ; The Science of Road Transport
6. Bonevi, Economics of Transport
7. Ramanathan, V.V., Road Transport in India
8. Paul, D.B., Transport Problems in India
9. Goshe, M.K. Transport Deptt. & Coordination.
10. Govt. of India Publication – our roads
11. VII, VIII and IX five year plan of U.P.
12. The Motor Vehical Act.

13. Shri Nivasan, Theory of rates and fares
14. Transport in India, Transport building, New Delhi
15. Acworth Committee report on Road Transport
16. Wedgewood Committee Report
17. The Michel Kirknees reports
18. Proceedings of the Rail-Road conference – 1993
19. The ministry of Transport reports
20. Niyogi Committee Report.

21. डॉ0 एस.एम. चौहान – परिवहन के सिद्धान्त एवं समस्याएँ ।
22. डॉ0 एस. एस. चौहान – आधुनिक परिवहन
23. डॉ0 एस. सी. सक्सेना – भारत में परिवहन
24. डॉ0 के. एल. बन्सल – भारतीय परिवहन
25. डॉ0 जे. सी. वाष्णेय – परिवहन का अर्थशास्त्र
26. बी. डी. नागर – भारतीय परिवहन की समस्याएँ ।
27. कौशिक – आधुनिक परिवहन
28. डॉ0 एस. पाल – परिवहन सिद्धान्त, इतिहास, समस्याएँ।
29. डॉ0 पी. के. भटनागर – आधुनिक भारत में परिवहन ।
30. डॉ0 पी. एस. जैन – परिवहन अर्थशास्त्र

पत्रिकाएँ

1. योजना अप्रैल 1999
2. योजना फरवरी 2003
3. योजना जनवरी 2004
4. कुरुक्षेत्र 1996
5. उ0 प्र0 राज्य सड़क परिवहन निगम कार्य विवरण 2004–05